

# SI HOY NOS VEN

no pasarán diez años sin que el pueblo la haya vencido a ellos respectivos intereses. Dijo el diputado MORA en su

## El Presidente de la República y demás voceros de la United han tratado CONTRATACION

Señores diputados:

El señor Presidente de la República me obliga a insistir en esta oportunidad en un cargo que ya comenté ampliamente en mi anterior discurso. Dice el señor Presidente que el documento que lei, firmado por él y por otros personajes de nuestra vida política y en el cual se llama traidor a quien atente contra la libertad fiscal de la República, ninguna relación tiene con este debate. Pienso que tal afirmación constituye una pobre escapatoria. ¿Cómo no ha de tener nada que ver ese documento con una contratación en la que nuestro país va a enajenar su libertad fiscal por 50 años? Si en el año 28 el actual señor Presidente creyó que debía protestar por contrataciones que se daban a la United con un plazo para el tributo bananero de veinte años, no hay más razón para que proteste ahora que el plazo es de 50? Pero quien todavía tenga dudas, dése el trabajo de leer el documento a que me vengo refiriendo, en su totalidad; la exposición es clara y a la vez que manifiesta; leyéndola no se puede dudar de que el documento del señor Cortés y del señor Albertazzi es una protesta airada contra negociados de la misma índole del que ahora estamos discutiendo.

### OTROS DOCUMENTOS

Bueno es que recuerde en esta oportunidad que no sólo un documento lei en la sesión anterior en relación con el plazo. También lei un reportaje del señor Cortés dado a "La Tribuna" hace ocho meses, en el cual dice que la Compañía accedió a rebajar el plazo del impuesto, de cincuenta a veinte años. ¿Por qué no se refirió el Presidente de la República a ese otro documento? Por una razón: porque no podía desmentir palabras suyas que fueron publicadas con gran estruendo y hasta con el adorno de su retrato. Quedan, pues, en pie esas palabras; y queda en pie mi pregunta: ¿si la United accedió a aceptar un plazo de veinte años, por qué el Ejecutivo nos ha enviado un proyecto de contrato con un plazo de 50?

Con respecto al precio de la fruta, también tengo aquí declaraciones categóricas del mismo señor Presidente y de su Ministro de Fomento.

(Lee artículos y reportajes publicados en "La Tribuna" de 20 de junio, 24 de julio, 28 de agosto y 11 de octubre).

De los documentos leídos se desprende lo siguiente: que el Presidente de la República hizo investigaciones con respecto al costo de producción del banano y que llegó a convenirse de que con \$ 0.30 por racimo no se cubre ese costo. De manera que los chistes que nos contó el diputado Albertazzi para demostrarnos que aquel precio es bueno, se desmoronan ante los estudios de la Casa Presidencial, que no se basan en chistes. Para nosotros no puede ser prueba el memorial de unos bananeros que manifiestan que están de acuerdo con que la United fije caprichosamente los precios. Porque sabemos que la mayor parte de los firmantes de ese memorial ni siquiera son bananeros; y porque los pocos que lo son, hablan presionados por la United, que ejercería represalias contra ellos si se negaran a plegarse a su voluntad.

### LAS RAZONES DE LA UNITED

Pero hay más, de los documentos leídos se desprende la razón por la cual la United está pagando treinta centavos por racimo en el Pacífico. La Compañía no alega que le sea imposible pagar más. La Compañía lo que alega es que con ese precio se cubre el costo de producción. Y explica que en el Atlántico una hectárea produce apenas 400 racimos en tanto que en el Pacífico produce 600. Es así como paga mejor los racimos del Atlántico siendo de superior calidad los del Pacífico. Sin embargo, en este contrato que tenemos entre manos ni siquiera los treinta centavos por racimo se compromete a pagar. Queda en li-

bertad de fijar los precios a su antojo. ¿En qué quedan entonces las declaraciones del Ministro de Fomento, según las cuales la Compañía aceptó la fijación del precio de treinta centavos? ¿Si aceptó esa fijación la Compañía, por qué nos ha mandado el Poder Ejecutivo un proyecto de contrato sin ella? Este es otro misterio que no ha sido aclarado. (Continúa comentando y sacando conclusiones con base en los documentos leídos. Luego pasa a la refutación de argumentos formulados por los defensores de la contratación).

### ELEFANTE BLANCO

Don Eliseo Gamboa, nos hablaba de los grandes apuros en que se vio el Gobierno cuando se le dijo que la United tenía el propósito de devolverle el ferrocarril del Atlántico. La razón de ese apuro, según el señor Gamboa estaba en que terminado el tráfico bananero en el Atlántico, el Gobierno no podría sostener el ferrocarril, el cual le resultaría un elefante blanco. ¿Si el señor Gamboa sabía eso, por qué nos habló tan entusiasmado de la importancia que tienen para el país los ferrocarriles que se compromete la United a construir en el Pacífico? ¿Si hoy es un elefante blanco el ferrocarril al Atlántico, por qué no habrá de serlo dentro de 50 años el otro? Y lo será con mayor razón, porque el mundo evoluciona sobre todo en la línea de transportes y nadie nos puede afirmar que dentro de medio siglo los ferrocarriles puedan tener la importancia que hoy comienzan a perder.

### IMPUESTO AD VALOREM

Don Horacio Castro nos afirmó que el café de Costa Rica tributa en menor escala que el banano. Esa es una afirmación antojadiza del señor Castro. Y voy a probarlo: ¿aceptaría el señor diputado una moción que yo presentara para fijar como tributo del banano el 8 por ciento ad-valorem que es lo que paga el café? Contésteme el señor Castro. No me contesta. Es decir, que no acepta. Su afirmación efectista, queda entonces reducida a nada. Yo, en cambio, voy a afirmar lo siguiente: el más humilde de los jornaleros costarricenses, tributa en mayor proporción en Costa Rica, que la United. Que me desmienta quien pueda. Nadie lo hará porque yo podré confundir a cualquiera con los documentos que tengo en mi poder.

### CARRETERA A SAN MARCOS

Y sigamos destruyendo fantasías. Don Eliseo Gamboa nos decía: Cuando esté construido el muelle de Quepos, podremos construir una carretera de San Marcos a ese muelle, con lo que habilitaremos mucho aquellas regiones. Sepan los señores diputados que la carretera de San Marcos a Quepos tendría 40 kilómetros, que es un poco más del doble del tamaño de la carretera de San José a Cartago. Esa carretera valdría tal vez más que el ferrocarril que nos va a dar la Compañía en pago de una concesión de medio siglo. Podremos hacerla? ¿Se justificaría su construcción? ¿Para qué? ¿Para exportar cereales? No. Si no producimos para el consumo no hay razón para que pensemos en exportar. Son fantasías. Son castillos de naipes que no resisten el soplo de la más débil razón.

### PEOR QUE LA DEL AÑO 30

Nos afirmó el diputado Albertazzi que esta contratación es superior a todas las anteriores. Pero no lo probó. En cambio, yo voy a probarle lo contrario: que esta contratación es inferior, pero escandalosamente inferior a la del año 30 y a la del año 34. Y voy a completar para el efecto, una enumeración que ya hizo el doctor Moreno Cañas.

En la contratación del año 30 se compromete la United a dar facilidades en sus ferrocarriles y en sus barcos a nuestra agricultura

no bananera. Hay algo de eso en la actual contratación?

En la contratación del año 30 se consiguen medidas para defender a los bananeros de las "botazones" de fruta. Hay algo de eso en la actual?

Según la contratación del año 30, el Gobierno puede adquirir por el 40 por ciento de su valor los ferrocarriles que la United pretendiera levantar. Hay algo de eso en la actual?

Por la contratación del año 30, la Compañía se compromete a limitar sus actividades comerciales en bien del comercio nacional. Se compromete a lo mismo la Compañía en los actuales contratos?

Por las contrataciones anteriores, la United se obliga a dar contratos de compra de fruta a los bananeros nacionales y conviene en la fijación de precios. Se habla siquiera de eso en las actuales contrataciones?

En las contrataciones del año 34, la United adquiere el compromiso de hacer préstamos en dinero efectivo a los bananeros del país. Hay algún compromiso de esa índole en las actuales?

En las contrataciones anteriores hay la obligación de la Compañía de cederle al Estado varios miles de hectáreas de tierra. En las actuales no sólo no hay esas obligaciones, sino que por el contrario, es el Estado quien se compromete a cederle tierras a la Compañía.

En la contratación del año 34, la United garantiza el cumplimiento de sus obligaciones. En la presente no se garantiza nada.

Responda ahora el Congreso: son superiores estas contrataciones a las anteriores? ¿Hay alguien que se atreva a negarle veracidad al estudio comparativo que acabo de hacer? Nadie. Y yo voy a agregar más: los contratos que estamos discutiendo, dicen de manera categórica, que Costa Rica pierde todas las ventajas de las contrataciones anteriores y que en cambio le quedan todas las obligaciones. ¿No es esto una infamia?

### HACIA EL CORAZON DE LA PATRIA

Vamos a otro argumento del señor Albertazzi. Nos hablaba este señor diputado de la gran importancia que tiene para Costa Rica la nacionalización de las regiones del sur. Y nos decía textualmente: "Las acercaremos al corazón de la patria". Luego, nos explicaba que esas regiones están pobladas por chiricanos y no por costarricenses. Sin embargo, antes nos había afirmado que la United tendría que importar trabajadores de otros países y que él proponía que esos trabajadores fueran centroamericanos. ¿Entonces, en qué quedamos? Nacionalizar es quitar a los hombres de un país para traer a los de otro? No, señor Albertazzi. Deje allí a los chiricanos trabajando y no insista en hacernos argumentos de ese orden porque nosotros no somos chiquillos de escuela.

### CODIGO SANITARIO

Con respecto a saneamiento del Pacífico, nos decía el diputado Albertazzi que la United se comprometía a aceptar el Código sanitario. Pero la verdad es que ese compromiso ya lo aceptó en el año 30 y, sin embargo, nada efectivo ha hecho. Por eso, nosotros debemos consignar en esta contratación, cláusulas más concretas y más explícitas que obliguen a la United a devolvernos las tierras que va a trabajar, perfectamente saneadas y a no bajarlas mientras no estén en esas condiciones.

### LOS DESASTRES DE HONDURAS

Quiero ahora subrayar la circunstancia de que tanto el señor Gamboa como el señor Albertazzi nos hablaban con mucha insistencia de la ruina de los bananeros de la United en Honduras. Yo creí que iba a tener necesidad de aducir pruebas al respecto. Pero ahora no creo lo mismo. A confesión de parte, relevo

de prueba. Que quede bien claro, que el sueldo de los 50 millones de racimos está liquidado para la Compañía. Y que es así como ha transportado a Costa Rica rieles, tranvías, locomotoras Diessel, postes para teléfono, materiales de construcción, materiales para muelles y hasta la vajilla de sus altos empleados. Todo se lo ha traído desde mucho tiempo antes de proponernos la primera contratación el año pasado. Por cierto que con esos materiales viejos es que va a construir los muelles y ferrocarriles que nos va a dar en parte de nuestra riqueza.

### ANTECEDENTES

Entremos ahora al análisis del contrato. Pero previamente tomemos en cuenta esto. La United tiene 60.000 hectáreas en el Pacífico. Las ha adquirido gastando muchos miles de dólares, realizando toda clase de maniobras y cohechando a muchas gentes que le han servido de testaferros. Poblaciones enteras, como la del Palmar, han sido desalojadas por la Compañía. Y durante varios años ha sostenido con el Estado un costosísimo pleito en disputa de las márgenes del Río Grande de Térraba. Ahora es bueno que nos preguntemos: ¿para qué adquirió la United esas tierras? Sería para darse el lujo tonto de llamarse propietaria de nuestro suelo del Pacífico? No. Eso no guardaría armonía con el sentido comercial de la United de que tanto se nos ha hablado en la Cámara. Las compró para explotarla y sólo para eso.

### CONTRATACION DEL AÑO 30

Es así como en la contratación del año 30, la Compañía logró adquirir unos cuantos derechos que le permitirían posteriormente cultivar y explotar sus sesenta mil hectáreas del Pacífico. Veamos esos derechos: Permiso para hacer ferrocarriles y permiso para hacer muelles. Pero estos derechos no le fueron concedidos ilimitadamente sino dentro de ciertas condiciones. Con respecto a los muelles, el Estado se reserva el derecho de hacerlos él; y sólo en el caso de que no los hubiera hecho en un plazo de 5 años, la Compañía podía hacerlos por su cuenta, pero con el compromiso de venderlos en cualquier momento al Estado por su valor. Muchas otras concesiones hizo la Compañía para adquirir los derechos a que me he referido. Pero recalco eso: se trata de derechos que la Compañía perdió decididamente; el derecho de poder hacer ferrocarriles y el derecho de poder hacer muelles. ¿Por qué recalco esto? Por una razón muy simple: porque ahora nos está resultando que todo aquello que antes era una ventaja adquirida por la United, es lo contrario: es una obligación de la Compañía ventajosa para nosotros. En los contratos que tenemos en discusión, la Compañía se compromete a hacer ferrocarriles y muelles para su servicio. Y ese compromiso, que antes fue un derecho que le costó mucho conseguir, sirve de justificativo para una serie grande de concesiones que hoy se pretende hacerle. ¿Que la Compañía va a sembrar sus tierras? Pues ése es un servicio que nos hace y hay que pagárselo. ¿Que la Compañía va a hacer un ferrocarril para movilizar su fruta? Pues esa es otra concesión que debemos recompensarle con largueza. ¿Que necesita construir muelles para economizarse millones de dólares en el transporte de sus racimos? Pues es otro gran sacrificio que hace en nuestro favor y que también tenemos que pagarlo con nuestra independencia económica. A nadie se le ocurre reflexionar en que sin necesidad de concesiones la Compañía ha construido en este momento 38 kilómetros de ferrocarril en el Pacífico, pura y simplemente porque los necesita; ni tampoco en que el ferrocarril de Sixaola lo construyó en las mismas condiciones y lo levantó cuando quiso. No. Todo eso hay que ignorarlo para poder sentar la tesis de que todo lo que la Compañía se compromete a hacer en su propio beneficio, no es en