

CE LA COMPANIA,

Lo que hoy nos roba, mañana nos lo devolverá con sus
segundo Discurso adversando los Contratos Bananeros.

de hacer creer que no se han hecho argumentos de peso en contra de las
ES BANANERAS.

beneficio suyo que lo hace sino en beneficio
del país.

ESCOLLOS

Pero vamos adelante. Imaginemos a los
directores de la United con el contrato del
año 30 en la mano. Imaginemoslos estu-
diando ese contrato para aplicarlo en la ex-
plotación del Pacífico ahora que necesitan
enzarla con motivo de los desastres de
ras. Entonces fácilmente comprenderemos
que esos señores querían eliminar al-
gunos escollos de la contratación a que me he
referido. Voy a enumerarlos:

- 1° La disposición que los obliga a vender ferrocarriles por un 40 por ciento de su valor.
 - 2° La disposición que la obliga a venderle al Estado sus muelles de acuerdo con las disposiciones de nuestra ley de expropiación.
 - 3° La cláusula que les impide explotar sus ferrocarriles en un tráfico que no sea el bananero.
 - 4° La cláusula que los obliga a hacer toda la exportación por puertos costarricenses.
 - 5° La cláusula que les limita las exenciones de derechos para el combustible de sus ferrocarriles.
 - 6° La cláusula que dejaba oscuro el derecho de la compañía a usar gratuitamente los puertos que ella misma construyera.
 - 7° La cláusula que le permitía usar los muelles sólo en el tráfico bananero.
- Vistos esos escollos es muy posible que los dirigentes de la United se dijeran: hagamos un intento para eliminarlos. Y entonces se vinieron a donde nuestro gobierno, le hicieron números sobre las sumas que van a invertir en sus propios cultivos y le demandaron la supresión de lo que no les convenía.

SENTIDO COMERCIAL

El Gobierno en ese momento debió ar-
narse de sentido comercial. Porque es indig-
nante, señores, que en este Congreso sólo se
e conceda el derecho de tener sentido comer-
cial a la United; y, que en cambio, se le nie-
gue ese derecho al pueblo de Costa Rica. El
Gobierno, pues, armado de ese sentido com-
ercial, debió tomar en cuenta que la Com-
pañía venía a pedirnos ventajas y que esas
ventajas debían tener alguna remuneración.
Debía además comprender, que las circuns-
tancias ponían a la Compañía en situación de
desventaja con respecto a nosotros. No hay
que olvidar lo de la ruina de los bananales
de Honduras, ni las dificultades que la Com-
pañía está confrontando en Colombia. El Go-
bierno debió, además, meditar mucho en el
hecho de que la Compañía antes de hacer su
proposición, había trasladado de Honduras a
nuestro país, todos los materiales que atrás
numeré. Por todas estas razones, pues, el
gobierno debió decirle a la Compañía: le doy
todo eso que usted pide, pero a cambio de
algunos y cuales ventajas. Pero sabéis, señores
diputados, lo que hizo el Gobierno? Le dio
a la Compañía lo que la Compañía necesita-
a como lo dejo explicado. Y, además, de
sería, le dio lo que sigue:

- 1° Aumento del plazo de 20 a 50 años;
- 2° Reconocimiento a la Compañía del dere-
cho de aumentar ese plazo por razones de
caso fortuito o fuerza mayor;
- 3° Derecho de la Compañía a expropiar a los
particulares para sus construcciones y ac-
tividades;
- 4° Tierras nacionales para todo lo que la
Compañía se le antoje;
- 5° Derecho a usar el muelle de Quepos no
sólo para la exportación de banano sino
para "cualquier otro comercio lícito";
- 6° Derecho a introducir sin pagar derechos
de combustible para sus ferrocarriles y sus
barcos;
- 7° Derecho a explotar los ferrocarriles en co-
mercio no bananero;
- 8° Derecho a ejercer el comercio libremente.
Yo pregunto, señores diputados: ¿No es

este un escándalo? ¿No es un verdadero cri-
men que además de lo que la Compañía ne-
cesitaba le diéramos una feria como la que
queda indicada y sin exigirle nada en pago?

QUE NOS DA?

He dicho que a cambio de tantas concesio-
nes, la Compañía nada nos da. Estoy seguro
de que algunos diputados creerán que exage-
ro, pues se ha dicho que la Compañía nos de-
volverá dentro de cincuenta años, sin que le
paguemos nada, los muelles y los ferrocarriles
que va a construir. Antes de entrar a de-
mostrar que realmente la Compañía no nos da
nada, yo quiero suponer por un momento que
esos ferrocarriles y esos muelles sean un pre-
cio real de lo que se nos pide. Pregunto en-
tonces a los defensores de la contratación:
¿de qué tamaño van a ser los muelles? ¿Y de
qué materiales? ¿Y bajo qué planos se cons-
truirán? ¿Y en qué forma estarán dotados?
¿Cuál va a ser el tamaño efectivo de los fer-
rocarriles? ¿Y su calidad? ¿Y de qué mate-
rial rodante van a ser dotados? Nada de eso
se dice en el contrato. La Compañía hará lo
que su real voluntad le dicte. Señores dipu-
tados, ¿cómo es posible que si dos muelles y un
ferrocarril es todo lo que se nos devuelve de
lo mucho que vamos a dar, en este contrato
no se diga nada que nos permita saber en re-
alidad el precio de esa obra? En el contrato se
especifica con lujo de detalles todo lo que be-
neficia a la Compañía, pero no se especifica
lo que nos podría beneficiar a nosotros. ¿Dón-
de está el sentido comercial de los hombres
que representaron a Costa Rica en este trato?
En cuanto a los muelles, lo único que dice la
contratación es que tendrán el tamaño ne-
cesario para que la Compañía pueda exportar
comercialmente su banano. Pero muelles y fer-
rocarriles están siendo construidos con los
materiales viejos de Honduras y se nos devol-
verán o no se nos devolverán porque no hay
ninguna garantía de que la devolución se ha-
rá de acuerdo con los intereses del país.

Pero pensemos un poco más en los ferro-
carriles. ¿Qué importancia tendrá un ferroca-
rril dentro de 50 años? ¿Qué importancia ten-
drá una locomotora? En este mismo momen-
to, nuestro Gobierno está tratando de desha-
cerse de tres locomotoras de vapor. Y, sin em-
bargo, creemos que es una gran adquisición
que se nos den otras tantas dentro de cincuen-
ta años. Por otra parte, tomemos en cuenta
que toda aquella región va a ser habitada
por la Carretera Panamericana y que en con-
secuencia, no son indispensables para los ver-
daderos intereses del país, esos dos trozos de
ferrocarril que la Compañía tenderá para la
mejor movilización de su fruta.

TRECE MILONES?

Pero vamos a lo que es real. ¿Cuál va a

ser el valor de esos ferrocarriles y de esos
muelles? En esta Cámara se ha hablado hasta
la saciedad de trece millones de dólares. Y
se ha hablado tanto de eso, que esa fantasía
ha venido a ser aquí una cosa que nadie dis-
cute. Pero todo es fantasía. Invito a los di-
putados que han hecho esa afirmación a que
me señalen la cláusula del contrato en que se
habla de esa inversión de trece millones de
dólares. No podrán hacerlo. Lo único que
puede servirnos para hablar de esos valores es una
carta informal enviada por Mr. Chittenden al
Ministro de Fomento. Aquí tengo la copia de
esa carta. ¿Y qué nos dice Mr. Chittenden en
ella? Que los muelles y el ferrocarril valdrán
dos millones y medio de dólares. Eso es lo
que nos dice. Aquí está, señores diputados,
la carta. Si eso dice Mr. Chittenden, por qué
afirmar en esta Cámara otra cosa? Es cierto
que Chittenden dice que posiblemente la
Compañía gaste diez millones más de dólares,
pero no en los muelles y en los ferrocarriles
que nos va a devolver, sino en la explotación
de sus fincas. La cosa es lógica; la explota-
ción va a ser grande y las inversiones tam-
bién tendrán que serlo. Pero, ¿por qué el pue-
blo de Costa Rica tiene que pagar las inver-
siones que la United haga para la explotación
de sus tierras, inversiones que por otro lado
ella tendrá buen cuidado en reembolsárselas
en muy poco tiempo? ¿Qué diríamos nosotros
si los cafetaleros quisieran cobrarle al país los
dineros que gastan en sus fincas de café? Yo
estoy seguro de que los choferes de San Jo-
sé, que son infinitamente más pobres que la
United, aceptarían gustosos el compromiso de
entregar sus carros gratuitamente al Estado
dentro de diez años a cambio de que no les
cobremos impuestos de rudo. El favor que
nos parecería absurdo si tratáramos de hacér-
selo a los choferes, nos parece muy lógico que
se lo hagamos a la United pero multiplicado
por cien.

APLIQUEMOS EL SENTIDO COMER- CIAL

Pero apliquemos nuestro sentido comer-
cial, señores diputados. Hagamos números. La
Compañía nos ha dicho que ya ha dado con-
tratos por diez mil hectáreas. Tiene sembra-
das tres mil y se compromete a sembrar cua-
tro mil más. Eso quiere decir que dentro de
muy poco tiempo tendrá en producción 17
mil hectáreas. La misma compañía nos ha di-
cho que cada hectárea en el Pacífico produce
600 racimos por año. En consecuencia, antes
de muy poco tiempo la United estará expor-
tando un millón y doscientos mil racimos
anuales. Calculémosle a la Compañía una ga-
nancia por racimo, no de un dólar sino de
treinta centavos oro. Yo sé que se gana por
racimo dos y más dólares. Pero aceptemos
esa suma raquítica de treinta centavos. Ad-
mitamos que dedique la mitad, quince cen-
-

vos por racimo, al reembolso de sus inversio-
nes y que los otros quince sean sumas que
dedique a dividendos. Pues en esas condicio-
nes, la Compañía recuperará el valor de los
ferrocarriles y de los muelles en menos de
dos años. Y el valor total de las inversiones
en unos ocho años. ¿Por qué le damos enton-
ces un plazo de 50? ¿Qué sentido comercial
es éste? Y tómese en cuenta que no he hecho
cálculos sobre lo que la Compañía se gana
por fletes en sus ferrocarriles y en sus bar-
cos, ni lo que se gana en sus operaciones ni
en tantos otros renglones. ¿No es cierto, en-
tonces, que la Compañía no nos va a dar na-
da? Lo único que queda en pie es lo del mil-
lón de dólares que va a emprestarle al Go-
bierno al tres por ciento anual y reserván-
dose el derecho de pagárselo ella con el pro-
ducto de los tributos de exportación. Valien-
te concesión. Ese dinero la Compañía lo con-
seguirá en los Estados Unidos al uno y medio
por ciento y nos lo alquilará a nosotros al
tres. La Compañía será una simple interme-
diaria. ¿Qué concesión es esa?

OTRAS CONSECUENCIAS

Veamos ahora otras consecuencias de la
contratación que en el fondo son nuevas con-
cesiones de nuestra parte.

- 1° Nos echamos a cuesta un grave problema económico: el que consiste en los gastos que tengamos que hacer para sanear la nueva zona bananera—gastos para los cuales el mismo Ministro de Salubridad ha dicho que no alcanzaría todo el presupuesto—y para mantener el orden público en la misma;
- 2° Si en otra oportunidad se dijo que las contrataciones del año 34 significaban una inyección de vida para nuestro ferrocarril a Puntarenas, ahora, al quitarle a ese ferrocarril esa inyección de vida, estaremos dándole un golpe fuerte;
- 3° Precipitamos al país en la agitación del problema fronterizo en momentos en que tal agitación es más inconveniente;
- 4° Nos reatamos a la Compañía como el morfomano se reata cada día al vicio de la morfina;
- 5° Consolidamos el monopolio con perjuicio para el porvenir;
- 6° Perdemos por cincuenta o más años el control de nuestros puertos del Pacífico;
- 7° Gravamos todas las ramas agrícolas verdaderamente nacionales;
- 8° Encarecemos la vida por tres razones; porque eliminamos en el Pacífico el cultivo de artículos de primera necesidad; encarecemos en esa zona los jornales para el cultivo de esos artículos sin beneficio real para los peones; aumentamos el consumo de esos artículos con la importación de hombres que vamos a hacer;
- 9° Continuamos desquiciando nuestra economía, desde luego que la "arreatamos" todavía más a los vaivenes del mercado internacional en momentos en que nosotros no producimos todo lo que necesitamos para vivir.

Y todo, señores, todo, a cambio de dos muelles viejos y de unas toneladas de hierro inútil, lo cual nos será entregado dentro de medio siglo y cuando la United Fruit Co. se haya reembolsado varios miles de veces su valor.

¿Pasará, estas contrataciones? Es posible que sí pasen, porque el Poder Ejecutivo está empeñado en hacerlas pasar y la presión que está haciendo sobre sus amigos de la Cámara es muy grande. Yo, sin embargo, no pierdo mi tranquilidad. Tengo fe absoluta en el porvenir. Tengo fe en el pueblo de Costa Rica, que día con día consolida sus fuerzas físicas y morales. Si hoy nos vence la Compañía, no pasarán diez años sin que el pueblo la haya vencido a ella. Lo que hoy nos roba, mañana nos lo devolverá con sus respectivos intere-
ses.

Los 7 Diputados que votaron contra el dictamen de mayoría
en los Asuntos Bananeros son:

Adriano Urbina, Roberto Quirós, Dr. Francisco Vargas, Dr. José Angel Coto, Dr. Marcial Rodríguez, Dr. Onofre Villalobos y el compañero Manuel Mora. El Dr. Moreno Cañas votó el dictamen de mayoría porque espera sacar algunas ventajas para Costa Rica en los debates.