

# Discurso pronunciado por Manuel Mora en la Cámara el 26 de Octubre

Señores diputados:

Comprendo perfectamente que mis palabras no harán cambiar la decisión de la mayoría. No obstante eso intervengo, porque estoy en el deber de decir lo que piensa mi Partido de este importante problema que se debate.

Ante todo debo aclarar una vez más que nosotros no combatimos la carretera panamericana como algunos lo piensan, sino las condiciones durísimas del empréstito que va a servir para financiarla.

El empréstito ha sido defendido por la Comisión de Hacienda en un dictamen muy bien elaborado. Yo felicito a la Comisión de Hacienda no sólo por la habilidad con que organizó su dictamen sino también por el hecho de haberse apartado de una práctica viciada de algunas comisiones de esta Cámara, consistente en hacer dictámenes de dos líneas a propósito de los más trascendentales negociados.

El dictamen de la comisión es fundamentalmente una cortina de humo destinada a ocultar ante el Congreso y ante el país todos los aspectos inaceptables del empréstito. Espero demostrarlo así mediante un análisis rápido y sencillo.

### ARGUMENTOS EQUIVOCADOS:

En uno de los primeros párrafos del dictamen nos dice la comisión que esta operación se diferencia de las contrataciones que pueden llamarse propiamente empréstitos, en muchas cosas; y cita las siguientes: 1.—Que no nos cobran comisión. ¿Por qué nos habrían de cobrar comisión? ¿Acaso no estamos adquiriendo una obligación para realizar una obra en la que el Departamento de Estado, que es quien nos facilita el dinero, está más interesado que nosotros mismos? ¿Acaso no nos estamos comprometiendo a pagar un tipo de interés del 4% en momentos en que el tipo corriente en los Estados Unidos oscila entre el uno y el dos por ciento? ¿Acaso no nos estamos obligando a invertir prácticamente el 75 por ciento del dinero que se nos presta en los Estados Unidos? ¿Sería posible que además de todo eso nos exigieran descuento?

Dice luego la comisión que otra ventaja consiste en que vamos a pagar intereses únicamente sobre los saldos que adeudamos. ¿Le parecería a la comisión justo que tuviéramos que pagar intereses sobre lo que no adeudáramos?

Agrega luego que otra gran ventaja es que no tenemos que entendernos con comités de tenedores de bonos. Pero en cambio tendremos que entendernos con el Gobierno de los Estados Unidos que es el verdadero acreedor. ¿No es acaso más peligroso tratar con un gobierno imperialista que con un grupo de tenedores de bonos?

Dice por último la comisión que otra ventaja enorme es que a nues- tro país le queda el derecho de acortar el plazo para pagar la deuda. ¿Qué ventaja es ésta? Si precisamente una de las objeciones que puede hacerse a esta contratación es la de que el plazo que nos dan es angustioso? Será entonces ventajoso que nos permitan hacer todavía más angustioso ese plazo?

### LAS UTILIDADES DE LA GASOLINA:

Pasemos ahora a otro capítulo del dictamen. Es el referente a las utilidades de la gasolina. La comisión se empeña en demostrar que con las utilidades de la gasolina cubriremos de sobra todas las obligaciones que nos creará este empréstito. Con este objeto hace un razonamiento completamente sofisticado. Veámoslo: las utilidades reales del monopolio de la gasolina en el presente momento, sin tomar en cuenta la deducción que se hace para el servicio de bonos de carreteras, montan a \$797.613,60. Pues la comisión nos



transforma esas utilidades en \$2,341,330,30. ¿Cómo? Muy sencillo: tomando como utilidades de la gasolina partidas que pertenecen al capítulo general de las entradas públicas: derechos de aduana por importación de gasolina, fletes del ferrocarril al Pacífico y servicio de muelleaje. En esa forma es raro que no nos involucra- ra también la comisión las entra- das fiscales que nos produce el café ya que los cafetaleros consumen gasolina para movilizar sus cosechas. Muy fácil sería demostrar que todas las entradas públicas tienen algo que ver con la gasolina. Pero la verdad es que con ese subterfugio la comisión sólo ha conseguido probar lo contrario de lo que se proponía. En otras palabras, ha probado que las utilidades de la gasolina no bastarán para cubrir los servicios que este empréstito nos reclamará.

### TANQUES DE ALMACENAMIENTO:

Nos dice además la comisión que el día que importemos la gasolina en buques tanques en vez de tambores, las utilidades del monopolio subirán en casi un millón de colones. Eso es cierto. El coronel del ejército americano Frederic F. Fresh hizo el estudio del caso y fijó las probables utilidades obtenibles con el nuevo sistema en \$1,387,884,00. Lo que la comisión no dilucida es si de acuerdo con este contrato de empréstito que discutimos podremos cambiar el sistema de importación de gasolina. Efectivamente, el contrato apenas nos permite gastar en administración un centavo oro por cada galón que vendamos; y el nuevo sistema, según los estudios técnicos, nos exigirá un gasto de tres centavos oro por galón. ¿De dónde van a salir los otros dos centavos? Lo justo sería que salieran de las utilidades que serían mayores casi en un ciento por ciento. Pero eso es imposible porque el contrato nos lo impide. Necesariamente la diferencia tendría que ponerla el gobierno, lo que significaría un desembolso anual de \$276,351,50. ¿Puede un Gobierno que en sólo este año va a ver mermarse sus entradas fiscales en tres millones de colones y que está ya confrontando una gravísima crisis cafetalera, decidirse a hacer ese nuevo desembolso? Pero no es eso todo: la construcción de los tanques de almacenamiento implica también un gasto muy crecido. ¿Quién lo hará? Tendría que hacerlo el Gobierno. Todo esto debe servir para que comprendamos que este empréstito, tal como está contratado, es un obstáculo para que nosotros cambiemos el sistema de importación de gasolina. Yo creo que si los representantes de nuestro país que discutieron esta operación hubieran actuado con más energía, esta situación anómala que vengo comentando se habría corregido. El Departamento de Estado es probable que no nos habría hecho un problema serio de la circunstancia de que nosotros hubiéramos pedido tres centavos en vez de uno para gastos de administración del monopolio de la gasolina.

### LA CUESTION MONETARIA:

Da también por demostrado la comisión el hecho de que este em-

## explicando las razones que nuestro partido tuvo para combatir el empréstito con el

préstito va a resolver el problema monetario de la república dándole base estable al sistema de los cambios internacionales. Este es un gran error. Es cierto que la crisis cafetalera va a originar una escasez de divisas en nuestro medio. Ciertamente también que los dólares que nos traerá el empréstito pueden contrapesar la escasez de divisas por razón de la crisis cafetalera. Pero, ¿por cuánto tiempo? ¿Y con cuáles consecuencias? La verdad es que esta clase de remedios son al organismo social lo que la morfina al organismo humano: calma el dolor pero para producir a la larga estragos mayores. Observemos esto: el oro que hoy nos venga, ¿no tendremos que pagarlo mañana mismo? ¿Y de dónde lo sacaremos? ¿No es acaso de nuestra desventajada producción? Las utilidades que nos deja la gasolina, no nos caen del cielo como algunos parecen creerlo; esas utilidades son parte de la riqueza que produce nuestro pueblo. La gasolina que importemos debemos pagarla con oro, con el poco oro que nos siga produciendo el café. Y las utilidades, tendremos que transformarlas también en oro a fin de entregarlas al Import and Export Bank de acuerdo con ese contrato. De manera que será una salida mayor de oro la que vamos a provocar. Por todo eso yo me atrevo a afirmar que el problema de nuestra moneda, que es un reflejo de los graves problemas de nuestra producción, habrá que arreglarlo a través de la producción misma y no mediante empréstitos como el presente. Es en nuestras posibilidades internas, en nuestros propios recursos donde debemos buscar y encontrar el remedio para los males que nos amenazan.

### EL CAMINO A SEGUIR:

Tenemos que planificar sin pérdida de tiempo nuestra producción. Tenemos que promover el desarrollo industrial del país. Pero no podemos esperar que todo esto se haga solo o por medios indirectos. El Estado debe empujar energicamente el timón de nuestra economía y dar sin vacilaciones el viraje que el momento histórico reclama. Una parte de nuestros cafetales debe ser destruida y sustituida por otros cultivos. Esta consigna la viene defendiendo el Partido Comunista desde hace muchos meses y desgraciadamente cuando resuelvan ponerle atención va a ser ya muy tarde. Hay muchos productos que cuentan con mercado nacional y que pueden perfectamente sustituir una parte de nuestro café. Cuando en vez de cafetales inútiles tengamos plantaciones de trigo y de caña de azúcar y de frijol soya y de maíz y de arroz, etc., habremos encontrado de verdad el camino de nuestra redención económica, porque de todos esos artículos estamos haciendo grandes importaciones en la actualidad. Sin embargo, por lo que estamos viendo, la única salida que nuestros estadistas le encuentran a la situación, es comprometer más al país con nuevos empréstitos. Una de las fuentes de riqueza que podríamos explotar, es la producción de espíritu motor a base de caña de azúcar. El día que en vez de gasolina consumamos un buen porcentaje de espíritu motor, nuestros cafetaleros, en vías de arruinarse, habrán resuelto en gran parte su problema y habremos detenido una salida de oro. Pues bien, este empréstito acaba con esa posibilidad. Por este empréstito renunciaremos tácitamente al derecho de fabricar espíritu motor y nos comprometemos a seguir comprándole gasolina a los Estados Unidos. Lamento career de tiempo para ahondar más en este asunto que tiene en mi concepto una enorme

importancia para la vida económica del país.

### FUTURO DE LA GASOLINA:

La Comisión de Hacienda parece convencida de que las ventas de gasolina seguirán aumentando en el país. En mi concepto ése es un gravísimo error. Ciertamente, la carretera que vamos a construir dará por resultado un aumento en el transporte que a su vez significará un aumento en las ventas de gasolina. Pero ¿dentro de cuánto tiempo comenzará a experimentarse ese aumento? Por otra parte, ¿por qué olvidarse de que vamos entrando en un período de crisis? ¿Por qué desconocer que la crisis del café repercutirá hondamente en el comercio de la gasolina? Observen los señores diputados estos datos: en 1938 había en Costa Rica 633,5 kilómetros de carreteras. En 1939 ese kilometraje aumentó a 716,8 kilómetros. En 1938 el número de vehículos de gasolina era 3564. En 1939 ese número subió a 4078. Sin embargo el promedio de consumo de gasolina en 1938 fué de 0,92 galones por vehículo en el total de carreteras; y en 1939, de 0,86 galones. ¿Qué quiere decir esto? Que en 1939 disminuyó el consumo de gasolina. ¿Por qué? Es indiscutible que ese fenómeno es sintomático y corresponde ya a un estado de crisis en el país. Puede entonces decirse que en los años que vienen el consumo de la gasolina en el país disminuirá como consecuencia de la crisis cafetalera.

### HACIENDO DEDUCCIONES:

Veamos ahora otro capítulo del dictamen. La Comisión trata de demostrarnos, mediante una serie de números arbitrarios, que los pagos que tendremos que hacer serán muy suaves, sobre todo en los primeros años, y que los cubriremos con las utilidades de la gasolina y nos sobrará plata para llegar a estas conclusiones la Comisión comienza por afirmar que en el primer año apenas vamos a gastar un millón y seiscientos mil dólares del total del empréstito; y que en los tres años restantes gastaremos un millón anual. Veamos por otra parte lo que nos dicen los datos oficiales: según "La Tribuna" y "La Prensa Libre" en la carretera van a ser ocupados, desde el primer momento, cinco mil obreros diariamente. La Tribuna y La Prensa Libre dicen que ese dato lo obtuvieron en la Secretaría de Fomento. Hagamos entonces cálculos sobre esa base que parece ser seria. Asignémosle a cada hombre un sueldo medio de cuatro colones diarios (unos ganarán más y otros menos). Esto nos da un gasto diario de veinte mil colones. En un año de 300 días, el gasto será de \$6.000.000,00 o sean 1.071.428,00 dólares. Es decir, que según datos oficiales en sólo salarios vamos a gastar en el primer año, casi la suma calculada por la comisión para salarios, materiales, maquinaria, etc.

### CUANTO SE INVERTIRA EN MAQUINARIA?

Veamos ahora el asunto desde otro punto de vista. Al iniciarse las negociaciones para este empréstito el Banco de Importación y Exportación declaró que de la suma que nos prestaban teníamos que invertir un 60 por ciento en equipo. ¿Por qué dijo eso el mencionado Banco? ¿Sería por capricho? Pienso que no. Los yanquis en materia de negocios y de trabajos saben lo que dicen y lo que piden. El Departamento de Estado tiene interés en que la carretera panamericana se haga en Costa Rica: un interés vital. Ellos saben exactamente cuál va a ser el valor de la obra y ésa es la suma que resolvieron prestarnos. ¿Por qué en vez de cuatro millo-

## Import and Export Bank

(Reconstrucción hecha por el compañero Mora) con bases en la crónica del "Diano de Costa Rica"

nes seiscientos mil dólares no nos dieron cinco millones? ¿O cuatro? Por una simple razón: porque aquélla es la suma calculada por sus ingenieros para hacer la obra.

Ahora bien, si ellos dijeron desde un principio que el 60 por ciento debía gastarse en equipo, es porque así lo tenían calculado. Entonces es muy posible que ésa sea la suma que gastemos. El contrato actual, en su nueva redacción, no fija porcentaje para equipo. Pero dice en su cláusula primera que el Superintendente que nos envíará el Departamento de Estado será quien diga, en forma dictatorial, cómo invertiremos el dinero, qué suma gastaremos en equipo, cuál en materiales y cuál en mano de obra. ¿Y qué suma va a fijar ese Superintendente para equipo? Pues la suma ya calculada: el 60 por ciento. En un principio yo pensé que un porcentaje tan alto para solo equipo es una exageración. Pero una persona en tendida me sacó de dudas, explicándome que para hacer el kilometraje de carretera que se propone, en cuatro o menos años, es indispensable que el equipo sea muy grande y muy completo.

### HACIENDO NUMEROS:

En todo caso, yo voy a aceptar que no se invierta en equipo el 60 por ciento calculado en un principio. Bajémos a un 40 por ciento. Ese 40 por ciento equivale a \$1.840.000,00 dólares. Supongamos ahora que se empleen 3.000 peones y no 5.000 como ha dicho la prensa, tal vez para impresionar al país. Eso nos daría 642.857,00 dólares para sólo salarios. ¿Y el material? ¿Y el combustible? ¿Y los lubricantes? Fijemos para todo eso una suma bajísima, absurda si se quiere por lo baja: fijemos \$500.000,00 dólares. Tenemos entonces ya, como posible gasto del primer año, la suma cuantiosa de 2.982.857,00 dólares en vez de \$1.600.000,00 dólares calculados por la Comisión de Hacienda. Pienso que a nadie se le va a ocurrir que el equipo pueda ser traído paulatinamente. La característica de los ingenieros yanquis es que alistan en primer lugar todo su equipo y luego comienzan a trabajar. Continuemos ahora calculando. Investiguemos el capítulo de intereses siguiendo el mismo procedimiento empleado por la comisión en sus cálculos. El resultado será éste: en el primer año tendríamos que pagar por sólo intereses \$417.599,95 colones y no 224.800,95 como dice la comisión. En el segundo tendríamos que pagar \$908.159,95 colones en vez de \$500.180,00. Y si seguimos calculando sobre esas bases, llegaremos a la conclusión de que es muy posible que la carretera tenga que ser terminada en tres años en vez de cuatro. De lo contrario el número de trabajadores a colocar no podrá ser de 3.000 diarios sino de 2.000 o menos. Los otros brazos se sustituirán con máquinas. Pero sea como sea, lo que resulta evidente es que los números de la Comisión son completamente arbitrarios. Sobre esta nueva base planteada por mí, todos los cálculos del dictamen tienen que variar sustancialmente y el castillo de naipes tiene que venirse al suelo.

### COMPAREMOS PROMEDIOS:

Hagamos ahora algunos promedios para que resalte mejor la in-

justicia de esta negociación.

Si suponemos que en equipo se va a invertir un 40 por ciento y asignamos a materiales, lubricantes y otros renglones un 35 por ciento, resulta que para mano de obra apenas nos quedará un 25 por ciento. Esta es la suma que realmente circularía en el país. El resto se quedaría en los Estados Unidos invertido en materiales y maquinarias. ¿Y a cuánto asciende ese veinticinco por ciento? Pues a la suma de 6.440.000 colones. Por otra parte la obligación que adquirimos, tomando en cuenta los intereses, es de 33.269.601,00 colones. Dividamos por 14 que es el número de años en que tendremos que pagar, y llegaremos a este resultado: recibiremos un promedio anual de 460.000,00 y pagaremos un promedio anual de \$2.362.114,42 colones. Se comprende el contraste? Se me puede objetar que a cambio de todo eso nos queda la carretera. Yo respondo que esa carretera no nos será verdaderamente reproductiva en muchos años. Es cierto que vamos a habilitar nuevas regiones. Pero acaso estamos cultivando las regiones actualmente habilitadas por otras carreteras? Hemos incorporado la producción de las tierras acaparadas en la zona de San Carlos o de Sarapiquí donde ya hay carreteras? La verdad es que las grandes ventajas que se le atribuyen a esta operación nacen de un espejismo: los pagos más fuertes no los tendremos que hacer en los primeros años y en cambio los ingresos más fuertes serán en los primeros años. Tendremos buenas entradas ahora, pero luego será el crujir de dientes.

Hagamos todavía otra comparación. La suma que realmente vamos a recibir y que circulará en la república será de 6.440.000,00 colones. En cambio, en sólo intereses vamos a pagar, según los cálculos de la comisión, \$7.417.061,95 colones.

Estas son las realidades que aparecen una vez descubierto el cortinaje de números que tuvo a bien tejer la Comisión.

### EL ARREGLO DE 1939:

Pasemos a otro punto. En el año 1939, este Congreso aprobó una ley que tenía por objeto echar las bases para un arreglo de nuevas deudas externas. Mediante esa ley, que ya fué aceptada por algunos de nuestros acreedores, bajarlos por nuestra cuenta y riesgo los tipos de interés que nos habíamos comprometido a pagar. Los intereses atrasados los bajamos a un uno por ciento. Y los intereses futuros los redujimos en esta forma: para el empréstito inglés 1911, fijamos un interés de 1/2 por ciento en vez del 5 por ciento; para el empréstito americano 1926 fijamos el 2,1 por ciento en vez del 7 por ciento; para los bonos de conversión 5 por ciento oro 1932, fijamos un 1/2 por ciento en vez del 5 por ciento; para los bonos del Ferrocarril al Pacífico 1933, fijamos un 2,25 por ciento en vez del 7,50 por ciento; para los bonos conversión libras 1933 fijamos un 1/2 por ciento en vez del 5 por ciento. Esto fué lo que hicimos con nuestros acreedores. Les dijimos que no podíamos seguir pagando los intereses pactados y les bajamos los intereses. Les dijimos que nos era difícil seguir amortizando el principal y nos declaramos en moratoria, y al mismo tiempo que hacemos todo eso —porque este asunto no es del pasado, es todavía del presente ya que hay varios acreedores que no se han sometido al arreglo— adquirimos una nueva deuda, dedicamos a pagar esa deuda un lote importantísimo de las rentas nacionales y aceptamos intereses del 4 por ciento. ¿No hay en todo esto una contradicción? Los acreedores podrían decirnos: ¿por qué adquieren más deudas si no pueden pagar las que tienen? ¿Por qué nos bajan el tipo de interés a (Pasa a la Pág. Cuatro)