Globethics Repository



El enclave bananero en Honduras [The banana enclave in Honduras]

This page was generated automatically upon download from the Globethics Repository. More information on Globethics see https://www.globethics.net. Data and content policy of Globethics Repository see https://repository.globethics.net/pages/policy.

Item Type	Article
Authors	Laínez,, Vilma;Meza, Víctor
Publisher	Fundación Friedrich Ebert (FES)
Rights	Creative Commons Copyright (CC 2.5)
Download date	2026-11-07 22:57:31
Link to Item	http://hdl.handle.net/20.500.12424/222985

NUEVA SOCIEDAD NRO. 6 MAYO-JUNIO 1973, PP. 21-43

El enclave bananero en Honduras

Laínez, Vilma; Meza, Víctor

Vilma Laínez: Pertenece al Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Autónoma de Honduras. De una abundante documentación y estudio ha surgido el presente trabajo que profundiza en el análisis del llamado "imperio bananero" en un sitio clave de Centroamérica. En las primeras páginas hemos tenido - dada su extensión - que realizar una síntesis sin que en esa primera parte el trabajo pierda nada de lo fundamental.

Víctor Meza: Pertenece a Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Autónoma de Honduras. Actúa como Investigador Auxiliar de la UNAH, y participó en el I Congreso Centroamericano de Historia Democrática, Económica y Social, efectuado el pasado febrero en el Campus del CEDAL en Costa Rica. De una abundante documentación y estudio ha surgido el presente trabajo que profundiza en el análisis del llamado "imperio bananero" en un sitio clave de Centroamérica. En las primeras páginas hemos tenido - dada su extensión - que realizar una síntesis sin que en esa primera parte el trabajo pierda nada de lo fundamental.

La Producción Bananera en Honduras: Su Primera Etapa

Jamás podrían haberse imaginado los primeros cultivadores del banano en las Islas de la Bahía, a mediados del siglo pasado, la enorme importancia que el cultivo de esta fruta habría de llegar a tener en la historia de Honduras, unas cuantas décadas después.

Se cultivaba el banano en cantidades relativamente pequeñas y todavía no se había estructurado ninguna red de plantaciones regulares.

El profesor Gustavo A. Castañeda, en su interesante libro EL DOMINIO INSULAR DE HONDURAS, asegura que para esa época no existían plantaciones con fines comerciales y "las cepas primeras fueron plantadas como adorno en los jardines". [1] Las dificultades en el transporte y la ausencia de una red de comercialización que

[1]Castañeda, Gustavo A. "El Dominio Insular de Honduras" pág. 31. Compañía Editora de Honduras, San Pedro Sula; 1939.

garantizara la compra del producto, impedían la iniciativa local y no favorecían el desarrollo regular y continuado de la producción bananera.

En 1885 el ex-capitán Baker se asocio con otro importante hombre de los negocios bananeros, Andrew Preston, y fundaron la Boston Fruit Company.

No podían imaginarse los dos hombres de empresa que catorce años más tarde, su compañía llegaría a constituirse en la base fundamental sobre la que habría de erigirse el poderoso imperio de la United Fruit Company.

El inmenso auge del negocio bananero en el territorio norteamericano tenia su reflejo directo en nuestras tierras, en donde el cultivo y la producción de la fruta se había convertido ya en una ocupación sumamente difundida, diseminada en las manos de los pequeños productores independientes que vendían el producto a los numerosos compradores norteamericanos.

La ausencia de un sistema de transporte adecuado limitaba en mucho el incremento de la producción bananera. Los productores independientes transportaban la fruta utilizando pequeñas barcazas a lo largo del curso de los ríos.

Las compañías compradoras del banano utilizaban miles de argucias para obtener el producto a precios bajísimos y poder aumentar así el volumen de sus propias ganancias. A menudo reducían arbitrariamente el precio de la fruta y se ingeniaban la forma de engañar a los vendedores al momento de proceder al conteo de la misma.

Para el año 1892, la exportación de banano constituía el 11.3 % del total de nuestras exportaciones. Una década después, el auge sería tan intenso y el aumento tan acelerado, que los bananos llegarían a representar el 53 % de todas nuestras exportaciones.

En 1896, según los autores de EL IMPERIO DEL BANANO, la exportación bananera representaba el 22.8 % del total de las exportaciones de nuestro país, lo que quiere decir que apenas en cuatro años, desde 1892 a 1896, el volumen porcentual de la exportación bananera en el total de las exportaciones hondureñas, se duplicó prácticamente.

En 1898, los Estados Unidos importaban con procedencia del continente americano una cantidad de 16 millones de racimos, y más de cien empresas se dedicaban exclusivamente al negocio del banano, en todo el territorio norteamericano, ya sea

importando la fruta o simplemente distribuyéndola en el mercado de los Estados Unidos. Inevitablemente, las grandes empresas fueron desplazando paulatinamente a las menos fuertes y ya para la época en que se fundó la United Fruit Company, el treinta de marzo de 1899, apenas si existían 22 empresas disputándose el mercado del banano en los Estados Unidos.

Comenzaba la época en que habría de consolidarse definitivamente el monopolio bananero y daba inicio así una nueva etapa en la industria del banano en nuestros países americanos y particularmente en Honduras.

Se iniciaba la fase en que los inversionistas extranjeros habrían de llegar hasta nuestras tierras para ocuparse ellos mismos del cultivo de la fruta y fundarían las inmensas plantaciones que serían la base firme sobre la que habría de asentarse indefectiblemente el enclave bananero en nuestro país.

Era el inicio del control directo y total por parte del inversionista extranjero sobre la producción y la comercialización del banano, lo que a su vez marcaba la formación de otro estado dentro del frágil estado hondureño.

La Primeras Concesiones

El año 1899 marca la primera fecha en el terrible calendario de las concesiones propiamente bananeras.

Ese año, tres hermanos italianos naturalizados en los Estados Unidos, Félix, José y Lucas Vaccaro lograron obtener de nuestro gobierno la concesión necesaria para dedicarse al cultivo y a la exportación de bananos en nuestro propio territorio. Entre 1899 y 1900 ya funcionaba plenamente la plantación de bananos en el Valle del Aguán. [2]Para poder llevar a cabo esta empresa principalmente para poder obtener la concesión, los Vaccaro contaron con la inestimable ayuda de uno de sus sobrinos, el señor D'Antoni, residente en La Ceiba quien muy pronto se vió convertido en potentado del negocio bananero.

Tiene mucha razón Edmundo Flores cuando afirma en su "Tratado de Economía Agrícola" que "el transporte es el factor clave de la plantación puesto que asegura el acceso del producto al mercado y permite regular la oferta". [3]

[2]Revista Económica Nº 11, Mayo 1918, pág. 406 - Tegucigalpa, Honduras
[3]Flores, Edmundo "Tratado de Economía Agrícola" pág. 287 - Fondo de Cultura Económica. México - 1961

Los Vaccaro habían comprendido perfectamente esta gran verdad y se disponían a ponerla en práctica. En el año de 1904 lograron obtener la concesión solicitada, la que debería tener una duración de diez años.

Al término de los diez años que duraría la concesión, los favorecidos hermanos Vaccaro podían disponer de todo el material fijo y rodante relativo al tranvía.

Ya en el año de 1905, los Vaccaro disponían de una línea de ferrocarril que abarcaba una distancia aproximada de siete u ocho millas, desde la Barra del Salado hasta la propia ciudad de La Ceiba.

Luego adquirieron el ferrocarril y demás material que administraba la compañía, también norteamericana, tropical Timber Company.

La contrata original concertada con los Vaccaro fué objeto de posteriores modificaciones que están contenidas en los decretos 121 de 1906 y 116 de 1910.

Conforme a estas modificaciones ya no se contempla la canalización de los ríos sino la prolongación del ferrocarril desde La Ceiba hasta la ciudad de Yoro, en el departamento del mismo nombre y la construcción de un muelle.

Al disponer del control sobre las vías de comunicación, la compañía de los Vaccaro estaba también en capacidad de monopolizar la compra de la fruta y, consecuentemente, de establecer los precios y decidir arbitrariamente sobre la producción bananera en la región.

En 1909 se concedió a la municipalidad de San Francisco, la libre importación de todos los artículos y equipos necesarios para llevar a cabo la construcción de una carretera que comunicara las principales plantaciones bananeras con el río Limón y poder transportar la fruta hasta ese punto o bien hasta la barra de Salado, lugares en donde otros compradores pagaban mejores precios que los arbitrariamente dispuestos por los hermanos Vaccaro. [4]

Los Vaccaro no limitaron su actividad empresarial a la simple producción y exportación de bananos. Conservando la producción bananera como su actividad fundamental, se dedicaron también a otras funciones y establecieron grandes plantaciones de caña de azúcar. Organizaron además fábricas de jabones, cerveza, calzado, una destilería y hasta llegaron a montar un banco.

[4] La Gaceta. Abril 7 1909. Pág. 351 - Tegucigalpa Honduras.

La Concesión Otorgada a Streich

En el año de 1902, un ciudadano norteamericano, oriundo de Filadelfia, William Frederick Streich, obtuvo del gobierno de nuestro país una concesión mediante la cual recibía en arrendamiento, durante un período de veinticinco años, la cantidad de cinco mil hectáreas de tierras nacionales en la Costa de Omoa a ambos lados del Río Cuyamel.

Streich, por su parte, quedaba obligado a pagar diez centavos por hectárea cultivada y veinticinco centavos por cada hectárea que no lo estuviera. Esta era su única obligación.

El Estado de Honduras, a su vez, permitiría a Streich la libre importación de equipo, ganado, insumos y todo lo que se considerara necesario para el cultivo y beneficio de los productos agrícolas y para el establecimiento de la fuerza motriz y la luz eléctrica.

Se autorizaba también al concesionario el establecimiento de los medios de comunicación indispensables para sus actividades, permitiéndosele además prestar este tipo de servicios a los particulares hasta tanto no existiera una compañía de transporte entre Omoa y El Motagua.

La concesión contenía también el permiso a favor de Streich para que pudiera introducir al país los operarios que necesitara, con la condición expresa de que éstos no fueran chinos, coolíes o negros. [5]

Samuel Zemurray y el Enclave Bananero en Honduras

Samuel Zemurray era hijo de un labriego de Besarabia y había llegado a los Estados Unidos en el año de 1892, atraído por las nuevas posibilidades que brindaba "América" y dispuesto a obtener fortuna a como diera lugar.

Dedicado fundamentalmente al comercio de frutos en Mobile, un día tuvo la oportunidad de comprobar en el puerto de Nueva Orleans, la forma en que la United Fruit Co. vendía los bananos a precios inferiores al nivel normal, cuando la fruta amenazaba con podrirse y echarse a perder.

[5]Ministerio de Economía y Hacienda de la República de Honduras. - Contratos celebrados entre el Gobierno y la Cuyamel Fruit Co. y la Tela RR. Co. Años 1902-1905.

Zemurray intuyó entonces la brillante oportunidad de obtener magníficas ganancias, comprando este tipo de fruta y luego vendiéndola en las comunidades vecinas a precios inferiores a los del mercado tradicional.

La idea resultó ser un éxito y muy pronto Zemurray despachaba los racimos de banano por ferrocarril hasta las distintas ciudades del interior. Su negocio prosperaba y se convertía en un fuerte competidor para los intereses de la United Fruit Co.

Muy pronto Zemurray comprendió las inmensas posibilidades que encerraba su ventajosa posición y llegó a un acuerdo con los personeros de la poderosa United, a fin de que la compañía bananera contribuyera a financiar la compra de los derechos de Streich aquí en nuestro país.

Así fué como se organizó la Hubbard-Zemurray Company, de la cual la United Fruit era dueña en un sesenta por ciento del total de las acciones.

Hubbard (Ashbel) era dueño de una pequeña compañía que distribuía bananos en Mobile y se había asociado con Zemurray para explotar el negocio bananero.

Ahora ambos constituían una nueva compañía, gracias a la financiación de la gigantesca United Fruit Company y a la astucia y espíritu empresarial del inmigrante de Besarabia.

Si en un principio, la Hubbard-Zemurray se dedicaba esencialmente a la compra de bananos en Honduras y a su posterior venta en los Estados Unidos a través de las distribuidoras de la United, cuando Zemurray adquirió los derechos de Streich, se dedicó al cultivo de la fruta en gran escala, y por sí mismo.

A la vez que adquirió los derechos de Streich, Zemurray adquirió también sus obligaciones. Una de estas era la de tener completamente cultivadas mil hectáreas para el año 1908.

La compañía Hubbard Zemurray no estaba en capacidad de poder llenar este requisito debido en parte a cierta escasez de mano de obra, por la fiebre amarilla que había azotado la Costa Norte del país en los años 1905-1906. La United, previendo un inminente fracaso para la empresa de Zemurray decide deshacerse de sus acciones y emprende la retirada en el año 1907. A pesar de que todos vaticinaban una estrepitosa bancarrota para la empresa de Zemurray, éste no se da por vencido y consigue una prórroga por dos años para dar cumplimiento a la contrata. El Go-

bierno de Honduras accedió a conceder esta prórroga, teniendo en cuenta primordialmente los trabajos que ya Zemurray había tenido que desarrollar, tales como apertura de carreteras, iniciación del ferrocarril al punto de embarque, etc. [6]

El año 1911 marca un viraje cualitativo en los negocios de Samuel Zemurray.

En ese año, el audaz comerciante originario de Besarabia, organiza su propia compañía, la Cuyamel Fruit Company, libre ya de obligaciones financieras para con la United Fruit Company y con un capital inicial de cinco millones de dólares.

Ya sobre esta base, Zemurray pasa a convertirse en un competidor verdaderamente serio para la poderosa UFCO.

Al año siguiente, o sea en 1912, Hubbard y Zemurray traspasan todos sus derechos y obligaciones a la recién fundada Cuyamel Fruit Company.

No es nada casual que la Cuyamel Fruit Company, que habría de convertirse en la punta de lanza de Zemurray en la lucha contra la United, fuera fundada en 1911. Veamos de qué forma, los intereses bananeros se entrelazan con los movimientos políticos internos del país y cómo logran formar un solo complejo, en el cual siempre resulta dominante el extremo que favorece a los empresarios del banano.

En el año 1910 estaba al frente del Gobierno de Honduras, el presidente Miguel R. Dávila. El país se encontraba atravesando una fuerte crisis económica y se veía obligado a la cancelación de la vieja deuda externa, originada en la construcción del ferrocarril nacional y cuya financiación había sido llevada a cabo mediante la emisión de bonos que fueron adquiridos por los ciudadanos ingleses.

A fin de poder salir de esta difícil situación, el presidente Dávila se disponía a gestionar un préstamo ante los banqueros norteamericanos. Para asegurar el pago de dicho préstamo, Honduras comprometía sus ingresos aduanales, accediendo a que estos fueran controlados y recogidos por un recaudador general que debería ser nombrado prácticamente por el Gobierno americano. El descontento que tal perspectiva había generado en el seno del pueblo hondureño, fué prontamente aprovechado por la oposición, principalmente por el General Manuel Bonilla, ex-presidente de la República que había sido derrocado en el año de 1907.

[6] La Gaceta. Enero 20. 1908. - Tegucigalpa. Honduras.

Zemurray también se contaba entre los descontentos por las iniciativas del presidente Dávila, aunque sus razones eran radicalmente distintas a las que podían tener los patriotas hondureños. Si el Gobierno norteamericano procedía a "recaudar" los ingresos aduanales de la República, difícilmente podría Zemurray obtener mayores exenciones y dispensas en sus derechos de importación y exportación. De allí pues, que a la compañía de Zemurray no le resultara muy conveniente el acuerdo a que aspiraba llegar el presidente Dávila con los banqueros de Nueva York. En este punto precisamente, aunque fuera por diferentes vías y con intenciones distintas, coincidían el opositor Manuel Bonilla y el empresario bananero Samuel Zemurray.

La coincidencia de ambos los llevó a la colaboración estrecha y muy pronto Zemurray se encontraba aportando toda la ayuda financiera para que Manuel Bonilla pudiera invadir el país, alzarse en armas y proceder al derrocamiento del incómodo presidente Dávila.

En diciembre de 1910, a bordo del yate HORNET, comprado con el dinero de Zemurray, zarpó el General Bonilla hacia Honduras, para llevar a cabo su "revolución" contra Dávila. Lo acompañaban en esta aventura dos ciudadanos norteamericanos de antecedentes poco gratos: el General Lee Christmas - ex-conductor de locomotora y mercenario dispuesto a "luchar con cualquiera viendo caer al suelo una moneda" [7]y el soldado de fortuna, recientemente fallecido por cierto, Machine Guy Malony; llevaban además una caja de fusiles, tres mil cartuchos y una ametralladora.[8]

La "revolución" logró su cometido al obligar al Presidente Dávila a renunciar y en los últimos días del mes de octubre del año 1911, el victorioso General Bonilla ascendía a la silla presidencial, y se constituía en presidente de la República.

No está demás decir que las pláticas de paz y entendimiento entre los insurrectos y el gobierno, se llevaron a cabo a bordo del TACOMA, crucero de los Estados Unidos que se encontraba anclado en aguas territoriales de nuestro país. Actuó en calidad de supervisor, el Cónsul General de los Estados Unidos de Norteamérica en Puerto Cortés, Thomas G. Dawson.

En marzo de 1912, apenas cinco meses después de que Bonilla había capturado la presidencia de la República, mediante decreto número 78, se le dan en arrenda-

[7]Kepner, Jr. Ch. D. y Soothill, J. H. "El Imperio del banano", pág. 110. Ediciones del Caribe México, D. F. 1949.
[8]Ob. citada. pág. 111.

miento a Zemurray diez mil hectáreas, en iguales condiciones a las que fueron impuestas a Streich en 1902.

No cabe duda que el audaz inmigrante de Besarabia, no se andaba con muchas demoras para cobrar su parte por los servicios prestados y la financiación concedida al movimiento encabezado por el General Bonilla, en contra del Presidente Miguel R. Dávila.

Stacy May y Galo Plaza, en su apologético libro sobre las actividades de la United Fruit Company en América Latina, al referirse al osado competidor de la UFCO, Samuel Zemurray, dicen que éste "comprendió que si quería que su empresa prosperara tendría que obtener algunas concesiones del gobierno, sobre todo, garantías contra un aumento de impuestos, permiso para instalar un ferrocarril, y más importante aún, exención aduanera para los materiales de construcción necesarios sobre los cuales pesaban impuestos que el consideraba prohibitivos". [9]

Sin duda alguna, Zemurray obtuvo todo esto y mucho, muchísimo más. Y para lograrlo, no se detuvo ante nada ni ante nadie, no se anduvo con consideraciones éticas o con elucubraciones sobre la no intervención y la autodeterminación de los pueblos; actúa con audacia, se arriesgó en las aventuras políticas, sobornó funcionarios, ejerció el chantaje, promovió las discordias internas, atizó los odios fratricidas y logró sus objetivos.

La aventura política en la que se había embarcado Zemurray, comenzó muy pronto a dar más y mejores frutos.

El nombre de H. V. Rolston, lugarteniente de Zemurray, es particularmente conocido en Honduras por cuanto es su firma la que suscribe la tristemente celebre Carta Rolston; documento éste de indudable importancia que contiene todo el evangelio de la conquista bananera y resume, en terribles diez puntos, toda la estrategia y la táctica a seguir para estructurar sobre bases firmes y consolidadas el poderoso imperio bananero en Honduras.

Léase para el caso lo que contiene el punto número cuatro:

"Debemos obtener concesiones, privilegios, franquicias, abrogación de impuestos aduaneros, exonerarnos de toda carga pública, de gravámenes, y todos aquellos

[9] May, Stacy y Plaza, Galo: "La empresa estadounidense en el extranjero. Caso de Estudio: La United Fruit Company en América Latina". Imprenta Nuevo Mundo, México D. F. - 1959.

impuestos y obligaciones, que mermen nuestras utilidades y la de nuestros asociados. Debemos erigirnos una situación privilegiada, a fin de imponer nuestra filosofía comercial y nuestra defensa económica".

El punto cinco también es sumamente ilustrativo:

"Es indispensable cultivar la imaginación de estos pueblos avasallados, atraerlos a la idea de nuestro engrandecimiento y de una manera general, a políticos y mandones que debemos utilizar. La observación y estudio cuidadoso, nos permite asegurar que este pueblo envilecido por el alcohol es asimilable para lo que se le necesite y destine; es en nuestro interés preocuparnos porque se dobleguen a nuestra voluntad, esta clase privilegiada, que necesitaremos a nuestro exclusivo beneficio; generalmente, estos como aquellos, no tienen convicciones, carácter y menos patriotismo; y sólo ansían cargos y dignidades, que una vez en ellos, nosotros se los haríamos más apetitosos". El 8 de abril de 1912, H. V. Rolston, hombre de confianza de Zemurray y quien fungía en calidad de Vice-presidente de la Cuyamel Fruit Company, recibió de parte del Estado una concesión para poder construir un ferrocarril y dedicarse al cultivo del banano en las inmediaciones del puerto de Tela, en el departamento de Atlántida.

En junio, el señor Rolston traspasó todos sus derechos obtenidos en base a esta concesión, a su jefe inmediato Samuel Zemurray. Posteriormente, un año más tarde, Zemurray vendió esta concesión a la United Fruit Company, la que de esta forma, dio inicio formal y en gran escala a sus operaciones en nuestro territorio.

En 1914, Zemurray recibía de parte del Estado la exención del pago de faro y tonelaje y de cualquier otro impuesto de puerto para entrar y salir de Omoa.

Mediante decreto número 111 de 1916, el Estado de Honduras otorgó una concesión por un período de cincuenta años, para exportar libremente productos naturales y maderas, con excepción de las de tinte y preciosas, trementina y productos extraídos de la madera manufacturada, minerales y broza de toda clase, artículos manufacturados en el país y que fueran transportados en el ferrocarril, el que a su vez, el concesionario se comprometía a construir hasta la ciudad de Copán, en el departamento del mismo nombre.

Se concedía además, la libre importación de maquinaria y equipo destinados al establecimiento de futuras industrias y a la construcción de la vía férrea ; al uso de

las maderas de terrenos nacionales o ejidales para mantenimiento del ferrocarril y el uso de cal, arena, piedra, etc. que se encontrara en dichos terrenos.

En 1918, mediante decreto número 93, se otorgó a Zemurray la concesión para construir el ramal del ferrocarril del interior de Puerto Cortés hasta Mata de Guineo y para llevar a cabo la construcción de un muelle.

La explotación del ferrocarril estaría a cargo del concesionario por un término de 75 años y se permitía a éste, el uso de la línea férrea nacional, a condición de que reconstruyera cinco kilómetros anualmente, y mediante el pago de quinientos pesos oro anuales por cada kilómetro.

Por su lado, la administración del muelle estaría en manos del gobierno, el que se comprometía a entregar al concesionario el 25 por ciento de lo recaudado en la aduana hasta amortizar el costo total del mismo.

Al igual que en las demás concesiones, quedaba permitida la importación de maquinaria y equipo libre de todo pago de derechos de aduana, establecidos o por establecer.

Se concedía además, exención del pago de todo derecho de puerto, faro y tonelaje de los buques del concesionario que transportaran el equipo.

La exportación del banano se gravó con el pago de 0.01 oro por cada racimo a favor del Gobierno y 0.005 oro en calidad de impuesto a favor de la municipalidad correspondiente. Se especificó también el compromiso de comprar a los agricultores de la línea principal del ferrocarril una cantidad no menor de 1.200 000 racimos de banano al año y se dispuso la libre exportación de productos agrícolas e industriales que tuvieran el mismo privilegio en el ferrocarril nacional.

Mediante decreto número 89 del año 1919 se otorgó a la Cuyamel Fruit Company la exención del pago de muellaje por la exportación de ganado y productos del país, naturales o manufacturados.

Zemurray y el Ferrocarril

Ya se ha visto de qué forma la plantación bananera, para desarrollarse y consolidarse como algo definitivo y seguro, debe hacerse acompañar en su proceso de ex-

pansión por parte de los más diversos medios de transporte, obtener el dominio sobre estos medios y ponerlos por completo al servicio de los intereses bananeros.

En el caso de Honduras, la expansión del negocio bananero corrió paralelo con los niveles de dominio que sobre los medios de transporte, principalmente el ferrocarril, lograron establecer los diferentes inversionistas y concesionarios.

En este sentido, Samuel Zemurray logró grandes avances y prácticamente puso el ferrocarril nacional al servicio exclusivo de sus plantaciones y negocios en el territorio nacional.

En 1920, el Gobierno de la República, mediante contrato, entregó el ferrocarril nacional en manos de la Compañía Agrícola de Sula, para que fuera administrado. La Compañía Agrícola de Sula no era más que una subsidiaria de la Cuyamel Fruit Company y de esta forma, el ferrocarril nacional pasó directamente a las manos de Zemurray.

En realidad no se trataba de un simple contrato de administración.

El contrato en mención, que no es otro que el famoso Contrato de Anticresis, obligaba a la compañía a conceder al Estado de Honduras un crédito en cuenta corriente por valor de un millón de dólares al ocho por ciento, lo que dicho sea de paso, serían administrados además por el mismo prestamista hasta que se llegara a la cancelación de la deuda.

El gobierno se comprometía a traspasar el ferrocarril nacional a manos de la compañía, para que ésta lo administrara durante el tiempo que la deuda del millón de dólares se mantuviera vigente.

La compañía, en su calidad de administradora del ferrocarril, se encargaría de que el millón de dólares fuera destinado estrictamente a las labores de reparación, reconstrucción, equipamiento y pago de derecho de paso, y poder así, en un plazo de tres años, devolver al Estado de Honduras un ferrocarril nacional en buen estado, mejor equipado y, de ser posible con una extensión de vía férrea superior a la que en ese momento existía.

También se comprometía Zemurray a no gastar un centavo más del millón de dólares en la realización de sus funciones administrativas, de tal forma que la deuda

que el Estado hondureño había contraído con él, no podría exceder de su cantidad original.

Se estipulaba también que las ganancias etas que el ferrocarril produjera deberían destinarse al pago de intereses sobre el préstamo y a la amortización del préstamo mismo.

Sólo para formarse una idea de la forma en que Zemurray cumplió las cláusulas del contrato en lo relativo a sus obligaciones, basta apenas saber que en el año 1926 la cantidad original del crédito había subido en un cincuenta por ciento y el Estado de Honduras debía a la compañía de Zemurray la cantidad de $ 1,530,616,30. A fin de mantener el ferrocarril en sus manos, Zemurray hacía hasta lo imposible por conservar la deuda e incluso aumentarla. De tal forma, el Estado de Honduras se vería imposibilitado para cancelarla y el poderoso medio de transporte continuaría al servicio incondicional de la plantación bananera.

Se llegó a extremos tales de elaborar curiosos sistemas de contabilidad, según los cuales el ferrocarril nacional producía ganancias insignificantes y hasta irrisorias. Para el caso, durante el año 1926-1927 las ganancias del ferrocarril nacional fueron apenas de 4.800 lempiras, cantidad ésta que según el Ing. Rubén Bermúdez quién fungía como Presidente de la Comisión Interventora del Ferrocarril, seria insuficiente hasta para el simple pago de los intereses que correspondía pagar por el préstamo. Conforme al dictamen expuesto por la Comisión Interventora, el ferrocarril nacional, en el año 1930, había logrado reducir su deuda hasta la suma de 14.000 dólares y por lo tanto, el crédito estaba ya prácticamente cancelado. Sin embargo, los empresarios del banano lo retuvieron en su poder hasta el 31 de diciembre de 1951, es decir un período de 22 largos años más.

José Jorge Callejas, en su libro "Miseria y Despojo en Centroamérica" anota el siguiente comentario en relación con los verdaderos gastos - que el Estado debió realizar y con las cantidades que la compañía bananera recibió fácilmente:

"Haciendo números se llega a la siguiente conclusión: Los datos anteriores revelan que la producción líquida del ferrocarril era de Dls. 86.000 anuales, que multiplicados por 31 años que lo retuvo la compañía en su poder, arrojan la suma de Dls. 2.666.000 que se embolsó la empresa; y si a esto se agrega el millón que se hizo pagar por su préstamo primitivo, se demuestra que obtuvo ella, en total Dls. 3.666.000. En otras palabras, pagó el raquítico Estado hondureño reparaciones del

ferrocarril, que ningún provecho le reportaron y más de dos veces la cantidad recibida en préstamo". [10]

La Construcción y Explotación de los Ramales Clandestinos y el Ferrocarril Nacional

Zemurray no solamente se limitó a mantener artificialmente la deuda del Estado, sino que también promovió activamente la construcción y consecuente explotación de los llamados ramales clandestinos, o sea líneas férreas adicionales que se establecían a partir de la línea principal del ferrocarril nacional o como simples redes de ferrocarril privado.

Vale la pena señalar que la misma Ley Agraria existente en aquel entonces, mediante su artículo 48, prohibía la construcción de este tipo de ramales en una forma clara y concreta:

"En una zona de 40 kilómetros a cada lado de un ferrocarril nacional, construído o en proyecto, nadie puede construir un ferrocarril privado. - Cualquier ramal, subramal o apartadero, necesario para la explotación de una plantación situada en la zona antes mencionada, formará parte del ferrocarril nacional, estará unido a él, y su trazado y su plan deberán presentarse previamente a la aprobación del gobierno, el cual fijará las condiciones de explotación".

Zemurray no se detuvo ante la prohibición contenida en la ley y construyó una amplia red de ramales clandestinos en los cuales, además, impuso tarifas especiales, dictadas única y exclusivamente por el afán de ganancias de la compañía.

Según los estudios realizados por el Ingeniero Rubén Bermúdez, la explotación de estos ramales clandestinos produjo a la compañía de Zemurray la suma de 142.000 dólares en un año tan solo.

Semejante cantidad pudo haber sido recibida por el ferrocarril nacional, de no haber existido la red clandestina de ramales que Zemurray había construído.

Todos estos ramales y subramales fueron declarados ilegales en el año de 1925, conforme decreto número 72 y se excitaba al Poder Ejecutivo para que llegara a un arreglo satisfactorio con la compañía bananera, en torno al problema de las violaciones cometidas por ésta en contra de la legislación agraria y ferrocarrilera del país. Inesperadamente las oficinas del ferrocarril nacional fueron "saqueadas" y desa-

[10]Callejas, José Jorge. - Miseria y Despojo en Centroamérica. Pág. 282. Tegucigalpa, Honduras, 1954.

parecieron los principales documentos, lo que indudablemente dificultó o mejor dicho, imposibilitó, el ejercicio de lo ordenado en el decreto número 72.

De esta forma, pues, la Cuyamel Fruit Company tenía ya en su poder no sólo el ferrocarril nacional propiamente, sino también la amplia red de ramales clandestinos que le permitían ejercer prácticamente un monopolio sobre los medios del transporte, y consecuentemente también sobre la producción y comercialización de la fruta.

Hay que agregar además, que contaba con el muelle de Puerto Cortés, cuya construcción se le había encargado conforme el decreto 93 del año 1918 y por la que el Estado se había comprometido a pagar utilizando un determinado porcentaje de los ingresos aduaneros del muelle.

Contaba también con el ferrocarril de Mata de Guineo, cuya construcción le había sido autorizada en el año 1918 y en base al mismo decreto antes mencionado.

Era pues, un verdadero monopolio sobre los medios de transporte, adquirido en base a concesiones onerosas otorgadas por el Estado, a violaciones constantes a las leyes del país y a la absoluta inescrupulosidad que caracterizaba la conducta del señor Samuel Zemurray.

En el año 1929, el Congreso de la República facultó al Poder Ejecutivo para ejercer acción en contra de la Cuyamel Fruit Company por las violaciones cometidas contra lo estipulado en el Contrato de Anticresis, por la construcción de los ramales clandestinos y la irregularidad e incumplimiento en la construcción del muelle.

Era éste el decreto número 148 y fué emitido el 6 de abril de 1929, así: "Considerando: Que se ha vencido el plazo de tres años en que Zemurray debía entregar el muelle de Puerto Cortés, según cláusula 5a. del Contrato de abril 7 de 1918, decreto No. 93.

"Considerando: Que a pesar de las diferentes resoluciones dictadas por el Congreso no se han legalizado los ramales construídos por la Cuyamel.

"Considerando que habiéndose derogado el decreto No. 63, de 25 de febrero de 1919, ha quedado sin efecto la franquicia de muellaje para la exportación de ganado y demás productos del país, naturales y manufacturados, concedida a don Sa-

muel Zemurray, por decreto No. 89 del 15 de marzo de 1919, debiéndose hacer efectivos los impuestos correspondientes.

"Considerando: Que el documento original sólo aparece con la firma de don Luís Bográn, como representante de la Compañía Agrícola de Sula y no aparece la firma del representante del Gobierno, con lo cual se establece la inexistencia del contrato.
"Decreta: Art. 1°. El Poder Ejecutivo, por medio del Fiscal General de Hacienda, procederá a establecer las acciones correspondientes, que tengan relación con el contrato de Anticresis, los ramales clandestinos, y el muelle de Puerto Cortés.

Art. 2°. El Poder Ejecutivo dará cuenta al Congreso Nacional en sus próximas sesiones".

El decreto fué vetado y posteriormente ratificado el veto".

Al año siguiente, se vuelve a plantear de nuevo el espinoso asunto, agregando esta vez la situación ilegal en que se encontraba Zemurray al continuar haciendo uso de una concesión que le autorizaba la libre exportación de ganado vacuno, cuando ya la mencionada concesión había sido cancelada.

Esta vez sí se autorizó la publicación del decreto pero inexplicablemente tal publicación tuvo lugar solamente hasta el año 1932, o sea que la disposición contenida en el decreto entró en vigencia únicamente a partir de esa fecha ... y ya para entonces la Cuyamel Fruit Company no pertenecía más a Samuel Zemurray.

Había sido adquirida por la United Fruit Company.

La United Fruit Company y Honduras

Trece años después de haber sido fundada e incorporada al amparo de la legislación de Nueva Jersey, la United Fruit Company logró penetrar al territorio hondureño ya en calidad de cultivadora directa del banano y como poseedora de una concesión.

Ya se dijo anteriormente que en abril de 1912, Rolston, el Vice-Presidente de la Cuyamel Fruit Company, logró obtener de parte del Estado de Honduras una concesión para dedicarse al cultivo del banano y construir el ferrocarril en las cercanías del puerto de Telal en la costa norte del país. Una vez obtenida esta concesión,

Rolston la traspasó a su jefe inmediato Samuel Zemurray, quién el cuatro de marzo de 1913, la vendió a la Tela Railroad Company, subsidiaria de la United Fruit Company.

Casi al mismo tiempo, el gobierno de Bonilla mediante decreto No. 99 le concedió a Victor Camors concesión en el departamento de Colón, también en la costa norte, la que posteriormente fué traspasada a la Trujillo Railroad Company, empresa subsidiaria de la United Fruit Company.

Concretamente, pues, las operaciones de la UFCO en el territorio de Honduras se han llevado a cabo por parte de dos empresas subsidiarias de la misma: la Tela Railroad Company y la Trujillo Railroad Company. Los términos de estas dos contratas que cayeron en manos de la United Fruit Company son bastante similares y tienen un contenido semejante:

Construcción de un muelle y ferrocarril para lo que el gobierno concede la importación libre del pago de derechos aduaneros y de toda clase de impuestos fiscales y municipales, marítimos y terrestres establecidos o por establecer, de maquinaria, carros, herramientas, rieles, durmientes y todo lo necesario para construir, equipar, mantener, explotar y hacer funcionar el muelle, el ferrocarril, los ramales y las diferentes dependencias por un término de sesenta años.

Por este mismo período de tiempo, el concesionario queda exento del pago de todo impuesto fiscal o municipal, establecido o por establecer, en todo lo relacionado con la construcción, mantenimiento o funcionamiento del ferrocarril, muelle, accesorios y dependencias.

Se autoriza además al concesionario para que pueda hacer libre uso de las maderas de los terrenos nacionales, de la piedra, cal, arena, etc. que se encuentre en los terrenos nacionales o ejidales que estuvieren libres o desocupados. Se concede el libre uso de la fuerza motriz de las aguas de los ríos o corrientes naturales adyacentes cincuenta kilómetros al ferrocarril. Igualmente se permite el uso gratuito de los terrenos nacionales para la construcción de oficinas, bodegas y talleres y se garantiza el derecho a construir y usar líneas telegráficas y telefónicas.

El concesionario quedaba, pues, autorizado para poseer en propiedad, administrar y hacer funcionar, libre de todo impuesto, licencia, contribución, carga pública, el muelle, el ferrocarril y sus ramales, los que debería construir, equipar y mantener. Los empleados extranjeros, colonos, inmigrantes, etc. que la parte concesionaria hi-

ciera venir a tierras hondureñas, quedaban también exentos por un perìodo de diez años, del pago de tasas, impuestos, contribuciones extraordinarias, derechos e impuestos fiscales de cualquier clase por introducción de herramientas, maquinaria, instrumentos o libros de ciencia o artes, efectos personales y muebles.

La concesión de la Tela Railroad Company contenía además la exención de pago de faro, tonelaje y zarpe o cualquier impuesto de puerto a favor de todos los vapores del concesionario o los que fueran fletados por èl.

Por su parte, el concesionario quedaba obligado a pagar al gobierno 0.01 oro por racimo de banano exportado a través del muelle y ferrocarril construídos.

En el año 1925, la contrata de la Tela Railroad Company fué modificada en el sentido de establecer el pago de 0.005 oro como impuesto municipal por cada racimo exportado.

La duración de estas dos contratas era de sesenta años para la de la Trujillo Railroad Company y tiempo indefinido para la contrata de la Tela Railroad Company. Así, basándose en estas dos contratas iniciales daba comienzo el dominio de la United Fruit Company en Honduras.

Los privilegios otorgados, las facilidades concedidas, el carácter extremadamente "liberal" de las concesiones, sumado a la fortaleza económica y la experiencia de la poderosa compañía frutera, habrían de determinar muy pronto el crecimiento de la influencia de la United en el territorio nacional y el aumento vertiginoso de su poderío económico y político en el país.

Kepner y Soothill describen de la siguiente forma, con datos y comparaciones, este interesante proceso de expansión y crecimiento de la UFCO en Honduras:

"En 1914, un año después de la adquisición de las concesiones de Tela y Trujillo, las tierras cultivadas por la United, de su propiedad, ascendían a quince mil acres, o sean aproximadamente la mitad de sus cultivos bananeros en Guatemala y Panamá y un tercio de sus extensos cultivos bananeros en Costa Rica. Por espacio de cinco años continuaron las subsidiarias de la United cultivando aproximadamente la misma extensión de tierras. - En 1919, se cultivaban doce mil acres de tierras nuevas; en 1920, quince mil acres; en 1922, otros quince mil acres y en 1923 veinte mil. Por consiguiente, en 1924, diez años después, las compañías ferroviarias de Tela y Trujillo estaban en pleno desarrollo, los cultivos de bananos de la United en

Honduras ascendían en total a 87,800 acres, o sea tres veces la extensión de sus cultivos en Colombia y Guatemala, y cinco veces sus cultivos en Panamá y Costa Rica - habiendo descendido sus cultivos bananeros en esta última república de 47,723 Acres en 1913 a 17,575 en 1924.

"Es evidente que el progreso más conspícuo de la United durante el decenio 1914-24 se hizo en Honduras. Hacia este último año, los cultivos bananeros hondureños no sólo triplicaban con creces los de cualquier otro país, sino que, como consecuencia de su construcción de ferrocarriles bananeros, edificios para oficinas, hospitales, campamentos, talleres, sistemas de abastecimiento de agua y electricidad, lavanderías, calles, puentes, líneas telefónicas, etc., el valor total de sus tierras e instalaciones en Honduras había subido hasta $ 26.000.000, cifra que debe compararse con sus inversiones de $ 9.000.000 en Costa Rica y $ 6.500.000 en Colombia". [11]

El imperio de la United Fruit Company en Honduras creció ininterrumpidamente y pasó a convertirse en la columna vertebral de lo que es en esencia el enclave bananero.

Cuatro años después de la primera concesión, en el año de 1916, la Tela Railroad Company obtiene una concesión que autoriza la instalación de una planta de energía eléctrica para uso público o privado, una planta para fabricar hielo, la instalación del agua potable, etc. y se le conceden además derechos para hacer uso de 242 hectáreas de tierras nacionales destinadas al plantel y demás instalaciones, así como el uso de las aguas del brazo oriental del río de Tela.

Por el término de sesenta años se le concede además al concesionario el derecho a importar libres del pago de impuestos (aduaneros, marítimo o terrestre, fiscal o municipal e incluso peaje) todo lo necesario para las instalaciones que se autorizan en la contrata, al igual que para administrarlas, equiparlas y mantenerlas.

Uno de los métodos que la United utilizó con suprema intensidad para poder apoderarse de una mayor cantidad de tierras en el país y ampliar sus ya vastos dominios, está directamente relacionado con los así llamados lotes alternados.

Los lotes alternados no eran mas que el reflejo de un principio que supuestamente debía consignarse y hacerse efectivo en toda la política concesionaria del Estado, conforme al cual éste último reservaba para sí un lote determinado entre dos lotes concedidos a una compañía extranjera.

[11] Kepner, Jr. Ch. D. y Soothill. - Obra citada, pág. 115-116.

De esta forma el Estado hondureño perseguía la intención de no permitir la consolidación del dominio absoluto de una compañía extranjera sobre grandes extensiones de tierra.

El principio de los lotes alternados había sido ya consignado en la Ley de Agricultura del país, del 24 de agosto de 1895. Sin embargo, la efectividad de tal disposición y los resultados concretos de su aplicación, pueden deducirse de la verdadera situación que prevalecía ya en el año 1914, cuando el vasto sistema de concesiones había dado lugar a una explotación total de 416.500 hectáreas de las mejores tierras del país, distribuídas de la siguiente forma: [12]

Concesión	Hectáreas
Greely (1908) Cuyamel	30.000
Morse (1911) Río Chamelecón	33.500
Vaccaro-Yoro	100.000
Rolston-Tela-Yoro	50.000
Reynolds (1909)	3.000
Camors-Trujillo	200.000

El estado al reservarse para si los lotes alternados, aspiraba a poder arrendárselos a los nacionales para que estos pudieran constituir "pequeñas avanzadas hondureñas" dentro de los dominios de las compañías fruteras.

Por su parte, las compañías también aspiraban a poder disponer de esos lotes y estructurar así sus dominios en una forma más compacta y unificada.

Las compañías subsidiarias de la United Fruit Company al igual que la compañía de los Hermanos Vaccaro se las ingeniaron para comprar a los nacionales los derechos de arrendamiento sobre los lotes alternados.

También utilizaron el método de obtener las adjudicaciones mediante intermediarios que posteriormente traspasaban las tierras que habían recibido del Estado, a manos de las compañías bananeras.

Particularmente durante el Gobierno de Rafael López Gutiérrez (1920-24) los lotes alternados fueron distribuidos con una facilidad extraordinaria y a precios verda-

[12]Revista Económica. Pág. 10. Febrero - 1914. Tegucigalpa Honduras.

deramente ridículos. El Ministro de Obras Publicas llegó a arrendar gran parte de tales lotes al "precio" de un centavo mensual por cada acre de tierra recibido.

En el año de 1929, el Congreso Nacional discutió sobre la legalidad de estas operaciones de transferencia y decidió anular gran cantidad de ellas. Durante estas discusiones también tuvo conocimiento el Congreso Nacional sobre la toma de posesión de una de las Islas del Cisne, por parte de la Tropical Radio, compañía subsidiaria de la UFCO, sin el conocimiento ni la autorización previas del Gobierno hondureño. En total, 75 acuerdos de arrendamiento y dominio útil en lotes alternados (un total de 119,768 has.) fueron declarados nulos por carecer de la firma del Presidente de la República. Otros acuerdos que sí contaban con la sanción del Poder Ejecutivo, pero que no habían sido pasados al conocimiento del Congreso, también fueron declarados ilegales.

Sin embargo, la decisión del Poder Legislativo no fué publicada oficialmente sino hasta el 21 de enero de 1932. [13]

En el mes de noviembre de 1929, se produjo lo que para la United Fruit Company ha significado "la última fusión importante de su historia". [14]

En esa fecha, Samuel Zemurray vendió su compañía, la Cuyamel Fruit Company a la poderosa UFCO. A cambio recibió 300.000 acciones de ésta última que tenían un valor de 32 Millones de dólares.

La operación se había consumado: la Cuyamel Fruit Company pasaba a ser una empresa más de la United y la competencia no existiría más.

Kepner y Soothill dan una idea bastante detallada de todo lo que adquirió la United Fruit Company al realizar "la última fusión importante de su historia":

"Un indicio de lo que obtuvo la United Fruit Company con esta compra lo da el inventario de la Cuyamel del 31 de diciembre de 1928, que incluía el ingenio de La Lima, capaz de producir 1,500 toneladas de azúcar diarias; 16 vapores; 145 millas de líneas de ferrocarril; y 250,000 acres de tierra, de los cuales 22,149 en Honduras, y 12.450 en otras regiones estaban dedicados al cultivo del banano. El activo fijo total de la compañía se valuó entonces en $ 26.000,000. De esta manera, la United Fruit Company, habiendo comprado a su principal competidor, se convirtió en una

[13]Decreto Legislativo del 6/IV/1929, ratificado el 4/III/1930 y publicado oficialmente el 21/III/1932.
[14]May. Stacy y Plaza, Galo. Obra citada. Pág. 15.

sociedad anónima con un capital de $ 242,000,000, mandando en un vasto imperio bananero". [15]

Pero además de todo esto, con la absorción de la Cuyamel Fruit Company, la United adquirió también todos los derechos y los privilegios que durante tantos años había logrado mantener Zemurray, en base a las diferentes concesiones que recibió por parte del Estado de Honduras.

De esta forma, el Contrato de Anticresis pasó a favorecer los intereses del nuevo propietario. Y si bién anteriormente anotamos que el ferrocarril nacional fué posible redimirlo tan sólo hasta en diciembre de 1951, también es necesario agregar que apenas treinta días después, el 31 de enero de 1952, la United logró nuevamente establecer su control sobre él, mediante un contrato de arrendamiento que tendría el mismo tiempo de duración que tardara el Estado en cancelar una deuda recién contraida con la compañía por valor de 575.000.00 lempiras.

Era este contrato una especie de Contrato Anticresis en pequeño.

La absorción de la Cuyamel Fruit Company por parte de la United marca prácticamente el inicio de una nueva etapa en la historia del enclave bananero en Honduras, por cuanto se inicia la era del dominio absoluto e irrestricto de la UFCO en el territorio nacional.

La otra empresa existente, La Standard Fruit Company y que surgió en base al dominio bananero de los Vaccaro, no tiene la fuerza necesaria ni el deseo manifiesto de hacerle competencia a la UFCO en la producción y comercialización del banano.

Las Actividades Económicas de las Empresas Bananeras

Si nos atenemos a los términos específicos de las diferentes contratas de concesión difícilmente podremos establecer el contenido verdadero de las actividades económicas realizadas por las distintas compañías bananeras en el país.

Casi siempre se destacan en un primer plano las actividades relacionadas con la construcción, el mantenimiento y la explotación de ferrocarriles o la instalación y administración de instalaciones portuarias. La producción y la comercialización del banano se incluye como una actividad complementaria, que las compañías llevarán

[15] Kepner, Jr. Ch. D. y. Soothill. Obra citada. Pág. 134

a cabo, utilizando las tierras que reciban en recompensa por la construcción de las vías férreas, principalmente.

Sin embargo, una vez otorgada la concesión, las compañías fruteras invertían la prioridad de los términos y destacaban a lugar primordial, la producción y el comercio del banano, fundamentalmente.

La construcción de las vías férreas para servicio público era relegada a un segundo plano y se da inmediata prioridad a la construcción de los ramales y de las vías que favorecieran directamente al transporte de la fruta. El criterio esencial para la construcción del ferrocarril lo dictaban los intereses de la plantación y no el servicio ni la comunicación de las diferentes comunidades de la región.

Para el caso, durante el año 1922 la Truxillo Railroad Company construyó únicamente 4 kilómetros de línea principal y 29 kilómetros de ramales hacia sus fincas; la Tela Railroad Company construyó 104 km. de línea principal y 172 kms hacia sus plantaciones. [16]

El acaparamiento de los lotes alternados que por diferentes vías pasaban a manos de los empresarios bananeros, las inmensas cantidades de tierras, 250 hectáreas más, otorgadas por el Estado a cambio de cada kilómetro de vía férrea construído, el control absoluto sobre los diferentes medios de comunicación, principalmente el ferrocarril y el manejo de los asuntos relacionados con el muelle de Puerto Cortés, además del dominio establecido sobre otros puntos de embarque y sobre líneas completas de vapores, permitieron a las compañías bananeras estructurar todo un imperio económico, cuyas ramificaciones abarcaban los más diversos sectores de la economía hondureña.

El dominio establecido por las compañías bananeras dio al traste con las perspectivas económicas de los finqueros y agricultores independientes que se dedicaban al cultivo del banano.

Al contar las compañías con el control sobre inmensas plantaciones y sobre los medios de transporte fundamentales, estaban en capacidad de dictar sus condiciones a los finqueros independientes, imponiendo el precio y la calidad de la fruta que se disponían a comprar y creándoles una atmósfera económica tan desesperante, que los obligaba a vender sus propiedades y dejar en manos de las compañías todo el negocio bananero.

[16]Revista Económica No. 5 pág. 335. ; 1922. Tegucigalpa, Honduras.

Ya en el año 1918, el 75 por ciento de todas las plantaciones bananeras existentes en el país, pertenecía directamente o estaba bajo el control irrestricto de los empresarios extranjeros de las compañías fruteras.

Las actividades productivas de la compañías bananeras no se reducían únicamente a la producción y comercialización del banano. Estaban vinculadas además a las plantaciones de caña de azúcar, la elaboración de alcohol y aguardiente, la producción de calzado, aceites, y mantecas, hielo, cerveza, explotación de maderas y desarrollo de la ganadería.

Sólo la producción de azúcar de la Cuyamel Fruit Company observó entre 1924 y 1927 un ritmo ininterrumpido de crecimiento del 10.1 % anual.

Entre 1920 y 1928, la producción de bananos en el país se había incrementado en un 216 por ciento.

Se llevó a cabo también el establecimiento de una institución bancaria en la ciudad de La Ceiba, destinada a facilitar las operaciones comerciales y las transacciones financieras de las compañías bananeras y a volver más amplio y diversificado el contenido económico del enclave bananero.

Las compañías se dedicaban además al comercio en pequeño, realizado a través de los así llamados comisariatos, factorías comerciales pertenecientes a las mismas empresas bananeras en las cuales se abastecían todos los trabajadores y empleados de la plantación.

Los comisariatos disponían de inmensas cantidades de mercaderías importadas desde los Estados Unidos de Norteamérica y por las cuales las compañías pagaban precios insignificantes, además de que las transportaban en sus propios barcos, por lo que el costo de las mismas resultaba bastante reducido.

El funcionamiento de los comisariatos significaba una seria limitación en el área de circulación monetaria y sustraía importantes contingentes de consumidores del mercado propiamente interno del país.

Las compañías operaban también líneas telegráficas y telefónicas, estaciones telegráficas inalámbricas, La Tropical Radio fué legalizada en su funcionamiento en marzo de 1921 mediante Decreto número 85, etc.

Establecieron el servicio de energía eléctrica y para ello recibieron en concesión el uso de las aguas del río de tela y 242 hectáreas de terrenos nacionales, además de la correspondiente dispensa de impuestos por la introducción del equipo necesario. En síntesis, pues, se había ya logrado estructurar todo el andamiaje vital para la consolidación del imperio bananero. Las actividades económicas de las compañías fruteras, girando en torno a la actividad fundamental o sea la producción y la comercialización del banano, giraban además sobre las demás esferas de la economía hondureña y poco a poco establecían un control gradual sobre esas mismas esferas.

Los empresarios nacionales se veían desplazados de sus áreas tradicionales de ocupación ante la intromisión brusca del imperio bananero, que contaba no sólo con los medios técnicos y financieros indispensables sino además con el apoyo irrestricto de los círculos gobernantes, siempre dispuestos a firmar las concesiones que las empresas bananeras solicitaran.

El concepto mismo de la estabilidad política se vio estrechamente ligado al mayor o menor apoyo que las compañías concedían a un gobierno. Los criterios de la seguridad y el orden social estaban directamente vinculados con los niveles de simpatía y agradecimiento que los empresarios bananeros profesaran hacia los gobernantes de turno.

Exportaciones e Importaciones. Las Exoneraciones Fiscales y su Relación con la Economía del País

Ya hemos visto cómo en las mismas contratas de concesión ha quedado consignada la exención del pago de impuestos, "establecidos o por establecer" a favor de las diferentes compañías bananeras. Tanto las exportaciones como las importaciones realizadas por estas compañías han contado con el beneficio de la ausencia, parcial o total, de la imposición fiscal. Anteriormente al desarrollo y auge de la economía bananera, las exportaciones hondureñas estaban constituidas casi en su totalidad por los minerales. Esta situación fue modificándose sustancialmente a medida que la plantación bananera fué convirtiéndose en un eje económico fundamental para la vida de la nación.

El lugar de los minerales en nuestras escalas de exportación, poco a poco fue siendo ocupada por los racimos de banano. Veamos el siguiente cuadro, sumamente ilustrativo por cierto, en relación con el proceso anteriormente descrito:

Exportaciones de Minerales y Bananos
(Cifras en millones)

Período	Minerales	Bananos	Racimos
		Valor	
1891–92	0.8	0.2	0.4
1903–04	1.2	2.3	4.4
1904–05	2.0	2.1	3.8
1911–12	2.5	3.5	5.9
1912–13	1.3	4.0	6.2
1913–14	2.2	4.3	6.6
1914–15	3.7	3.9	5.9
1917–18	3.0	5.4	9.3
1918–19	2.1	5.6	9.7
1919–20	2.5	5.7	9.6
1920–21	1.8	5.7	9.8
1925–26	3.5	19.7	16.3
1926–27	2.8	27.2	17.1
1927–28	2.5	37.3	24.3
1928–29	3.0	41.7	26.9
1929–30	2.2	46.0	20.1
1930–31	2.5	34.6	29.0

FUENTE: Memorias de Hacienda 1893/1932, Revista Económica. Dic. 1921, Vol. IX

Mediante una simple comparación del valor de las exportaciones, se puede descubrir el proceso por el cual el banano va adquiriendo e imponiendo su hegemonía en la escala de las exportaciones y a la vez, convirtiendo al país en un país monocultivista y monoexportador.

A pesar de las grandes facilidades concedidas por el Estado, más las enormes cantidades de tierras otorgadas, el insuficiente control gubernamental fue aprovechado por las compañías bananeras para poder burlar las escasas restricciones impositivas que el Poder Legislativo había acordado.

Anteriormente a 1918, las compañías exportaron sus productos libremente sin tener que pagar al fisco ningún tipo de impuestos. Después de este año, debido a las constantes reformas a que estuvieron sometidas las diferentes contratas, se impuso a la Cuyamel y a la Vaccaro el pago de 3 y 41/2 centavos de lempira por cada racimo exportado. A la Tela Railroad Company, mediante decreto 113 de 1912, se le fijaba el pago de 0.01 oro como impuesto de exportación.

En el año 1925 fué denunciado ante el Congreso Nacional el fraude de que era objeto el fisco durante las operaciones de exportación, al registrar las compañías bananeras un racimo exportado por cada tres que tuvieran un número menor de ocho "manos". En las contratas no se especificaba el número de "manos" que debían

componer un racimo. De esta forma, el Estado hondureño estaba perdiendo impuestos de exportación desde 1912, por lo menos para un 66 por ciento del total exportado.

Los siguientes datos, publicados por José Jorge Callejas en su libro anteriormente citado, contribuyen a ilustrar con los mayores detalles la dimensión del fraude continuo a que se sometía el Estado de Honduras:

"Hasta 1915, se calcula el embarque clandestino de banano así:

Importación a los Estados Unidos, según estadística procedente de Honduras. Despachos de Honduras, según datos oficiales, en igual tiempo

Racimos:135, 535, 287; 101, 649,127; Diferencia: 33, 886, 160 [17]

Esto con respecto a las exportaciones.

Por otro lado, las importaciones, conforme a las diferentes contratas gozaban de la dispensa del pago de derechos de introducción y prácticamente no tenían ninguna restricción por parte del Estado.

Esta situación y su indudable repercusión en la economía del país, puede ser mejor comprendida si se tiene en cuenta que tan sólo en el año 1918, tal tipo de importaciones representaban la cuarta parte de las importaciones totales del país.

Estas importaciones consistían principalmente en comestibles, útiles e instrumentos, ropa, muebles, medicinas, ferretería, etc.

Nuevamente es preciso recordar la actividad comercial de las compañías bananeras, realizada a través de los antes mencionados comisariatos.

El comercio al por menor realizado por las compañías, se nutría fundamentalmente de los productos importados y constituía un importantísimo renglón económico en las actividades de la empresa. A partir del año 1913, la Tela Railroad Company comienza a pagar derechos sobre la importación de comestibles con el fin de poder gozar de una mayor libertad al momento de expenderlos.

[17]Callejas, Jusé Jorge, Obra citada. Pág. 314

El decreto número 117 de 1919 modificó el artículo del decreto número 116 de 1910, conforme al cual la compañía de los hermanos Vaccaro gozaba del derecho de libre importación de víveres por un período de catorce años. La modificación se redujo simplemente a no mencionar este renglón en la nueva redacción de la contrata.

De hecho, mediante la exoneración del pago de derechos, el Estado de Honduras contribuía a la financiación de las actividades de importación de las compañías bananeras. Los siguientes datos son bastante ilustrativos al respecto: [18]

Derechos Dispensados por Importación
(Millones pesos plata)

Empresas	1913 1914	1914 1915	1917 1918	1920 1921	1921 1922	1923 1924	1924 1925	1925 1926
Cuyamel Fruit Co.	0.5	0.6	0.4	1.9	8.0	0.6	0.6	0.6
Tela RR. Co.	1.0	—	0.9	1.1	2.0	3.4	3.4	1.9
United Fruit Co.	0.1	*)	—	—	—	—	—	—
Truxillo RR. Co.	0.1	0.3	0.5	—	2.3	4.0	4.0	3.3
Honduras Sugar and Distilling Co.	—	0.3	0.2	0.1	0.1	0.1	—	—
Vaccaro Bros. Co.	1.2	1.4	2.9	1.1	—	—	—	—
Standard Fruit Co.	—	—	—	—	4.0	2.2	2.2	3.0
Aguan Valley Co.	—	—	—	—	0.1	*)	—	—
TOTALES	2.9	2.6	4.9	4.2	16.5	10.3	10.2	8.8

17) Callejas, Jusé Jorge. Obra citada. Pág. 314.
18) Memorias de Hacienda y Revista Económica; Vol. IX. No. 2 Pág. 1929 — Diciembre 1921. Tegucigalpa, Honduras.
*) Menor de 0.05

Las cifras anteriores demuestran claramente el verdadero contenido de la política de exenciones que el Estado promovía con respecto a las compañías bananeras. Resulta interesante comparar estas cifras con las que reflejan las operaciones del Estado y comprobar cómo el Estado en varios años operó con déficit o, en el mejor de los casos, las exenciones concedidas a las compañías fruteras llegaron a representar hasta el cincuenta por ciento en comparación con las rentas estatales.

Veamos:

Año	Rentas Estado	Exenciones	%
1913—14	5.9	2.9	49.1
1914—15	5.1	2.6	51.0
1917—18	4.8	4.9	102.1

[18]Memorias de Hacienda y Revista Económica; Vol. IX. Nº 2 Pág. 1929 - Diciembre 1921. Tegucigalpa, Honduras.

Otra comparación interesante en torno a la política fiscal del Gobierno hacia las compañías bananeras puede fundamentarse en los siguientes datos:

En el año 1926, la deuda interna del Gobierno ascendía a la suma de 7.763.549.64 pesos, de los cuales el 93 por ciento era deuda a favor de las compañías bananeras: [19]

Y sin embargo, en ese mismo período de 1925-26, el Estado hondureño había exonerado a las compañías bananeras del pago de impuestos y derechos por un valor equivalente a 8.8 millones de pesos, [20] cantidad superior a la deuda que tenía con ellas. Gran parte de la deuda que el Estado mantenía con las compañías bananeras, se había originado en los diferentes préstamos que éstas hacían a los distintos bandos en pugna, a fin de financiar las interminables revueltas armadas internas de aquella época.

Las Relaciones Laborales y el Enclave

La política laboral observada por las compañías bananeras estaba determinada prácticamente por la voluntad única del enclave y por los intereses exclusivos de la producción bananera.

En el año 1916, tanto la United Fruit Company como la Cuyamel Fruit Co. impusieron formas de pago antojadizas, en abierta contravención a las leyes del país.

La United pretendía pagar salarios cada cuarenta días y la Cuyamel obligaba a los trabajadores, mediante la firma del contrato, a contravenir las disposiciones legislativas del país, que establecían el pago a los trabajadores cada ocho días y en plata acuñada.

He aquí un formato de contrato de trabajo de la Cuyamel Fruit Company: [21]

"Cuyamel Fruit Co.

Contrato con sus operarios, artesanos y jornaleros:

1°. La compañía pagará a todas las personas a su servicio, excepto contratos especiales, cada segundo domingo de mes el valor de sus servicios prestados durante parte o todo el mes vencido; salvo que ese día tenga corte o embarque de fruta en

[19]Boletín Legislativo. 1926. Pág. 655. Tegucigalpa. Honduras.
[20]Banco Central. - Historia Financiera de Honduras. Pág. 62.-1959. Tegucigalpa, Honduras.
[21]La Semana Ilustrada. - Pág. 11. - 18 junio 1916. Tegucigalpa, Honduras.

cuyo caso será pospuesto el pago para el día siguiente al de la terminación del embarque

2°. Todo operario, artesano, jornalero o empleado de la "Cuyamel Fruit Co.", es aceptado en los trabajos de la compañía con la condición precisa de que renuncia al derecho que por cualquier ley emitida o que después se emita tenga o adquiera en lo sucesivo, a que se le pague su salario o sueldo en otra fecha que no sea la designada anteriormente

3° La fecha del pago establecida en este contrato es aplicable a los trabajos que la Compañía ejecute directamente o por medio de sus contratistas, empleados o agentes

4°. Para los efectos legales se estima los derechos a que se contrate este contrato en la suma de diez pesos, y debe considerarse sujeto a la jurisdicción de la Cuyamel, República de Honduras.

Al entrar al servicio de la "Cuyamel Fruit Co.", en calidad de ..... suscribo y otorgo a favor de dicha Compañía las bases arriba especificadas.

Es preciso señalar que los trabajadores de las compañías fruteras viven en los campos, caseríos y fincas comprendidas dentro del enclave, alejados de lo que podría denominarse centros comerciales y encerrados dentro de una limitada circulación monetaria, cuyas reglas y principios son distados por el enclave bananero.

Las compañías bananeras abastecían a los vendedores ambulantes o buhoneros de transitar y dedicarse al comercio en los campos bananeros.

Los compañías bananeras abastecían a los trabajadores y sus familias de los productos y artículos necesarios, los que podían ser adquiridos en los comisariatos. Se pagaba a los trabajadores con fichas y cupones con valor desde un peso hasta cincuenta, los que podían ser cambiados por mercaderías en los respectivos comisariatos. Si se quería cambiar la ficha por dinero en efectivo, era preciso ceder un 50 % de descuento y se corría el riesgo adicional hasta de perder el empleo.

Así, los mecanismos de comercialización y la original política de salarios practicados por el enclave, facilitaban una pronta recuperación del fondo de salarios, con lo cual, sumado a las remesas de utilidades enviadas al exterior, los inversionistas

del banano estaban en capacidad de apoderarse de todo o gran parte del valor agregado de la producción.

Esta situación de absoluta arbitrariedad por parte de las compañías en relación con los derechos laborales de los trabajadores, generó indudablemente diversas manifestaciones de descontento y oposición que forman toda una cadena de lucha constante por parte de los trabajadores contra las compañías bananeras.

En el año 1916, la Cuyamel Fruit Company tuvo que afrontar las consecuencias de sus desmanes y habérselas con un movimiento huelguístico de sus trabajadores. Poco o casi nada se sabe acerca de esta huelga, sobre todo por el "extraño" silencio observado por la prensa del país en aquella época.

En agosto de 1920, los trabajadores de la Vaccaro Bros. Co. se declararon en huelga reclamando mejoras salariales. El Gobierno que presidía Rafael López Gutiérrez declaró el estado de sitio en todo el departamento de Atlántida, zona neurálgica de la huelga, y ya a fines de septiembre los trabajadores se habían reincorporado a sus labores.

En 1925, un nuevo brote huelguístico se registra en las plantaciones de caña de la Cuyamel y cuenta con el apoyo de los trabajadores de las otras compañías bananeras. Los trabajadores exigían pago semanal en moneda de curso legal, cuatro lempiras diarios (dos dólares) en jornada de ocho horas, supresión de las órdenes para entrega de mercadería en los comisariatos, rebaja en un 25 % en los precios de los artículos, servicio médico y hospitalario para los familiares de los trabajadores, etc.

La compañía alegó en su favor la existencia de bajos precios en el mercado mundial de sus productos y el alto costo de la producción en el azúcar, como causas directas que impedían el aumento de salarios.

El Gobierno llegó hasta la intervención militar en contra del movimiento huelguístico, la coacción abierta contra sus dirigentes, pretextando que se trataba de un levantamiento antigubernamental.

Al final, la compañía aceptó la jornada de ocho horas y el paso libre de vendedores particulares por las zonas del enclave. A su vez, los trabajadores cedieron en otras demandas.

En 1930, nuevamente el descontento obrero vuelve a cobrar manifestación concreta, esta vez en La Ceiba y, el gobierno, luego de declararlo movimiento de "inspiración comunista", declara el estado de sitio en toda la costa norte del país y se apresta a reprimir a los trabajadores.

Los reclamos obreros se reducían fundamentalmente a mejorar las condiciones de vida y de trabajo y a rechazar la contratación masiva de inmigrantes de Jamaica en desmedro de los trabajadores propiamente hondureños. Había que sumar a esto, el agravante adicional de las dificultades originadas en torno a la gran crisis económica mundial.

Como resultado de este movimiento huelguístico, los trabajadores lograron que se autorizara el cambio en efectivo de todas las órdenes representativas de valor, que les eran entregadas por la misma compañía para la compra en los comisariatos. De esta forma, los trabajadores podían ya disponer libremente de su remuneración.

A lo largo de una incesante lucha contra los desmanes y arbitrariedades de los empresarios bananeros, el movimiento obrero originado y alimentado en el seno mismo del enclave, ha ido adquiriendo una elemental conciencia de clase y ha pasado a convertirse, al pasar de los años, en uno de los núcleos mejor organizados de todo el movimiento obrero en general.

La creciente madurez política de los trabajadores bananeros, paralelamente a los mayores niveles organizativos que han alcanzado, determina en mucho el sitial de elevada importancia que actualmente ostentan dentro del movimiento obrero todo de Honduras.

El Enclave Bananero Hondureño

A finales del siglo XIX y comienzos del presente, con el ascenso de la estructura capitalista mundial a una nueva fase de su desarrollo, la fase monopolista propiamente, aumenta también y se intensifica el poder de absorción, de control y de penetración directa por parte de las economías metropolitanas con respecto a las economías de la periferia. Este poder reviste múltiples manifestaciones y la formación de las economías de enclave en los países continentales del caribe, es una de esas manifestaciones.

Las relaciones de dependencia, consecuentemente, adquieren una nueva y mayor profundidad y modifican en parte su contenido. En este nuevo contexto, la vinculación de la economía hondureña al mercado mundial, adquiere un nuevo contenido y comienza a tener su expresión concreta a través de la formación y consolidación de la incipiente economía del enclave bananero.

El enclave bananero en la historia de Honduras ha venido a representar una forma más avanzada y profunda de dependencia y se convirtió muy pronto en el punto focal por excelencia de toda nuestra vinculación económica con la economía de la metrópoli y con el mercado mundial por extensión.

Anteriormente a la consolidación y establecimiento definitivo del enclave bananero, la producción minera constituía fundamentalmente el vehículo de vinculación con la economía exterior o economía "central".

La explotación de las minas estaba en manos de compañías norteamericanas y tuvo un auge considerable a partir de 1882, año en que se establece en Honduras la poderosa compañía New York and Honduras Rosario Mining Company. Los minerales ocupaban el primer lugar en la escala de las exportaciones.

A pesar de todo, la producción minera no llegó, como más tarde sucedería con el banano, a constituirse en un sector o economía de enclave. Ya a principios de siglo, los minerales habían cedido su puesto a la producción bananera, no solamente como instrumentos de ligazón con la economía metropolitana, sino también como núcleo central de la nueva dependencia económica del país. Su lugar en la escala de las exportaciones lo ocupaban los bananos, y tanto cuantitativa como cualitativamente, los minerales habían pasado a un segundo lugar en la estructura económica de Honduras.

La producción y la comercialización del banano, pasaban a convertirse en la actividad fundamental del quehacer económico y la economía de enclave era ya una realidad insertada dentro de la economía nacional.

Los productores nacionales de banano, pequeños finqueros y agricultores independientes, no constituían en esencia un grupo económico consolidado y con perfiles propios y definidos. Sus posibilidades de influencia en la vida institucional y política del país eran sumamente escasas o definitivamente no existían.

Apenas si formaban pequeñas unidades de producción con perspectivas de desarrollo limitadas o restringidas, al menos mientras no contaron con los medios adecuados para transportar sus productos e imponer sus condiciones al momento de la comercialización. De tal forma, pues, las perspectivas de crecimiento y las posibilidades de convertirse en un grupo económico dominante en la vida del país, no eran muy prometedoras para los productores nacionales de banano.

Existían como unidades económicas en tanto que existiera la posibilidad de que los compradores extranjeros aceptaran sus productos y compraran toda la fruta. La capacidad de absorción del mercado interno era tan insignificante, que prácticamente no podía pensarse en una producción destinada únicamente al abastecimiento de tal mercado.

Los empresarios bananeros, por tanto, no encontraron en su camino de penetración los obstáculos normales que podría poner un grupo económico nacional con aspiraciones y posibilidades concretas de fortalecimiento y desarrollo, en torno a la esfera de la producción y comercialización del banano.

No encontraron ninguna oposición digna de ser tomada en cuenta y con mucha facilidad se presentaron como los abanderados del progreso y de la nueva civilización, como una perspectiva de modernización y mejoras en el nivel de vida de la población.

Precisamente esta situación, la ausencia de un grupo productor local con posibilidades de decisión y perspectivas reales de fortalecimiento, más la imágen de progreso y desarrollo económico con que presentaban sus actividades, facilitó a las compañías la consolidación del enclave y determinó las características que acompañaron a éste en su proceso de formación: facilidades extremas contenidas en las concesiones, auge inusitado, desarrollo y crecimiento ininterrumpidos.

El contenido de las concesiones otorgadas a las compañías bananeras por parte del Estado hondureño, ilustra con lujo de detalles esta situación de extrema "liberalidad" y de entreguismo absoluto de los grupos dominantes en el país, que poco a poco fueron estableciendo una dependencia directa entre las condiciones de seguridad interna y de la estabilidad institucional, por un lado, y las concesiones, límites y regalías desmesuradas a las compañías bananeras, por el otro. Además, la irrupción misma de las compañías bananeras en la vida económica de la nación, asestó un golpe definitivo a las incipientes intenciones de consolidación económica y formación oligárquica del sector nacional vinculado al negocio bananero.

De esta forma, el enclave bananero, no solamente neutralizó a un grupo económico en embrión sino que además, al someterlo a su voluntad y envolverlo en sus diversos mecanismos, estuvo en capacidad de apoderarse del excedente económico generado por los diferentes productores independientes y convertir a éstos en fuente inagotable de utilidades para la economía propia del enclave.

Los productores nacionales fueron absorbidos por el impulso y las enormes posibilidades, técnicas y financieras, de la nueva empresa y sus posibilidades de subsistencia fueron quedando atadas al destino del enclave bananero.

Los empresarios del banano se limitaron simplemente a realizar una elemental "inversión" de dólares para dar impulso a la producción bananera en gran escala.

Los elementos o factores fundamentales para que la producción bananera se desarrollara a niveles superiores y cobrara un carácter masivo, ya no existían en el país: las grandes extensiones de tierras y la mano de obra necesaria, abundante y barata.

Mediante su política concesionaria, el Estado de Honduras ponía a disposición de las compañías bananeras los recursos naturales imprescindibles y facilitaba la consolidación del enclave. Así pues, la "inversión" inicial de las compañías fué sumamente pequeña y se limitó fundamentalmente a la construcción de unas cuantas obras de infraestructura (infraestructura construída en función del enclave, para favorecer a la plantación y no en función del desarrollo económico del país) y a un pequeño fondo monetario.

Muy pronto, el enclave recuperó con creces la "inversión" inicial y continuó consolidando más su sistema de explotación.

Para el caso, la "inversión" inicial de la Cuyamel Fruit Company ascendió a la suma de cinco millones de dólares. Sin embargo, en 1929 ésta misma empresa fué vendida a la UFCO por la suma de 32 millones de dólares.

Prácticamente, en 18 años la "inversión" inicial de Zemurray fué recuperada y quintoplicada.

Por otro lado, al acaparar las grandes extensiones de las mejores tierras del país, tanto por su fertilidad como por su localización, y al absorber los grandes contingentes de mano de obra, las compañías bananeras cerraban las posibilidades de desarrollo para otros sectores de la economía hondureña y condenaban al país a girar

permanentemente en la órbita del enclave. Incluso como factor de destrucción de los núcleos familiares tradicionales, en enclave bananero ha tenido manifestaciones concretas en la historia del país. La emigración campesina hacia las "nuevas fuentes de trabajo" que representaba el enclave, adquirió carácter verdaderamente masivo y prácticamente condicionó también la formación y consolidación de nuevos núcleos familiares, y dentro de la zona del enclave, en desmedro de los anteriores núcleos, abandonados en el interior del país con la esperanza del pronto enriquecimiento del responsable familiar que había emigrado hacia el nuevo Dorado.

El enclave bananero en Honduras se constituyó como una unidad económica independiente, relativamente aislada de la economía nacional.

La misma estructura económica del enclave, sus sistemas salariales, la red interna de comisariatos y la especialización de la producción fundamental, contribuyen a acentuar su carácter autosuficiente, el aislamiento y la relatividad de su vinculación con la economía local.

Los mecanismos comerciales del enclave, los comisariatos principalmente, sustraen del mercado interno una masa considerable de consumidores y le permiten al empresario bananero, recuperar prontamente el mismo fondo de salarios que paga a sus trabajadores, apoderarse del valor agregado y engrosar así sus remesas de utilidades.

Esta misma circunstancia determina la ruina y el estancamiento de los pequeños comerciantes nacionales que intentan subsistir a la sombra de las posibilidades de compra que el enclave proporciona a sus trabajadores y que se establecen en las zonas aledañas al dominio bananero. El sentido de autosuficiencia que se desarrolla en el seno del enclave y su efectiva desvinculación de la economía local, condicionados en gran parte por la existencia del enclave en función del mercado mundial y de la exportación hacia la metrópoli, encuentran su contrario en la indudable tendencia de las fuerzas internas del mismo enclave a expandirse y ramificarse hacia los demás sectores de la economía local.

O sea pues, que el aislamiento del enclave bananero reviste un carácter relativo. Las mismas potencialidades económicas internas lo obligan a expandir y ensanchar sus fuerzas, extenderse y ramificarse hacia otros sectores de la economía del país.

La diversificación de las actividades económicas del enclave, partiendo del centro de ocupación fundamental, o sea la producción bananera, abarca los sectores industriales, financieros y hasta de la misma producción agropecuaria del país.

Esta es una especie de contradicción interna del enclave; contradicción que lo obliga a conciliar su existencia en función del mercado externo y su tendencia hacia el control de otros sectores claves del mercado interno del país en donde opera.

En enclave crece hacia afuera en la medida en que incrementa la producción y perfecciona la comercialización del banano, con lo que a su vez, fortalece los nexos de dependencia de la economía nacional con el mercado mundial, a través esencialmente de la metrópoli.

Pero también, el enclave crece "hacia adentro", en la medida en que rebasa sus límites propiamente "bananeros" y se ocupa de otros quehaceres económicos en la industria, la banca, y diferentes sectores dentro de la producción agropecuaria.

Se opera pues, un doble crecimiento del enclave bananero, lo que se traduce indudablemente en una limitación mayor de las posibilidades de autonomía de la economía local y en la imposición al desarrollo, del sello inevitable de una mayor dependencia y deformación.

En tanto que entidad económica independiente y representante de un nuevo ordenamiento económico, el enclave bananero ha llegado a constituir una organización moderna y superior de la producción, con mayores niveles de efectividad y racionalización económica en comparación con los demás sectores de la economía local.

Consecuentemente, ha generado también una poderosa masa de obreros agrícolas y de obreros industriales, que constituyen un sector importante y vital dentro del movimiento obrero en general existente en el país.

Bibliografía

Kepner, Jr. Ch. D. y Soothill, J. H. - *El Imperio del Banano*. Ed. del Caribe, México, D.F. - 1949.

May, Stacy y Plaza, Galo. *La United Fruit Company en América Latina*. Imprenta Nuevo Mundo, México, D.F. - 1959.

Callejas, José Jorge. - *Miseria y despojo en Centroamérica*. Ed. Jus, México, D. F. - 1954.

Bauer Paiz, Alfonso. - *Como Opera el Capital yanqui en Centroamérica*. - Editora Ibero-Mexicana, México, D.F. - 1956.

Castañeda, Gustavo A. - *El Dominio Insular de Honduras*. Compañía Editora de Honduras, Honduras. - 1939.

Cáceres Cruz, Francisco. - *En las Selvas Hondureñas*. - Talleres Tipograficos Nacionales, Honduras. - 1955.

Cardoso, Fernando Henrique y Faletto, Enzo.- *Dependencia y desarrollo en América Latina*.- Siglo XXI, México, D.F. - 1969.

Torres Rivas, Edelberto. - *Interpretación del Desarrollo Social Centroamericano*. - Educa, San Jose, Costa Rica. - 1971.

Banco Central. - *Historia financiera de Honduras*. - Imprenta Buines. - Tegucigalpa, Honduras. - 1957.

Barán, Paul. - *La Economía Política del Crecimiento*. - Fondo del Cultura Económica. - México, D.F.

Flores, Edmundo.- *Tratado de Economía Agrícola*. - Fondo de Cultura Económica. - México, D.F. - 1961.

Revistas y Documentos
Revista Económica. La Semana ilustrada Colección de Decretos Legislativos

Colección de Gacetas Oficiales

Periódico EN MARCHA. - Números correspondientes a 4/v/1930 y 26/X/1930

Leyes de Hacienda. - 1866-1902. - Tipografía Nacional

Colección de Revista ARIEL

Ministerio de Economía y Hacienda. - Contratos celebrados entre el Gobierno y la Cuyamel Fruit Company y la Tela RR. Co. - Años 1902-55.