NUESTRA PLUMA ESTARA SIEMPRE AL
SERVICIO DE LOS IDEALES POPULARES

PROPIEDAD
BIBLIOTECA NACIONAL

RUBEN BERMUDEZ.

EL DRAMA DEL FERROCARRIL NACIONAL DE LOS HONDUREÑOS

(Recopilación de varios Artículos publicados en "El Nacional")



San Pedro Sula, Depmto. de Cortés, Honduras, C. A.
1928.

TIP. Y ENC. PEREZ ESTRADA

PALABRAS LIMINARES

Una mañana recibimos una excitativa de un grupo de distinguidos ciudadanos de Trinidad para abrir campaña de Prensa haciéndole ambiente a la idea de llevar un Ramal del Ferrocarril Nacional a Trinidad.

Accedimos con gusto a tal excitativa; pero a medida que más pensamos en el asunto, mayor fué nuestro convencimiento de que la campaña debía intensificarse en el sentido de que el Gobierno redima el Ferrocarril Nacional de manos de la Cuyamel Fruit Co., lo antes posible, y pueda así ir desenvolviendo sus ideales de progreso en consonancia con sus más legítimas aspiraciones.

Así, en un eslabonamiento de Artículos, hechos a vuelo de pluma, tocamos algunos puntos de interés general para los buenos hondureños, artículos que hoy damos a la publicidad en forma de folleto, para que no se pierda toda la suma de intencionado patriotismo que en su fondo encierran.

En este folleto damos a conocer al público algo de lo que, en relación con el Ferrocarril Nacional y el muelle de Puerto Cortés, siempre ha permanecido oculto entre los pliegues turbios de una discreción perjudicial. Revelamos, con toda honradez y entereza, aquellos detalles que siempre se han ocultado al pùblico, y que el público tiene derecho a conocer, puesto que se trata de una Empresa Ferroviaria y un Muelle que pertenecen un poco a cada ciudadano hondureño.

Nuestra labor ha encontrado hasta hoy un vacío desconsolador en la Prensa Independiente de Honduras. Y es natural. Así lo esperábamos. Porque en defensa de las cosas de casa nos hemos visto obligados a herir la suceptibilidad de DETERMINADOS INTERESES, y esos determinados intereses tienen largas y estrechas vinculaciones con la mayor parte del periodismo que se llama independiente.

PROMINENTES TRINITECOS CONCRETAN UN IDEAL DE PROGRESO

"Por telégráfo de Trinidad, Agosto 9 de 1928.—Ingeniero Rubén Bermúdez. San Pedro Sula.—Toda campaña por la Prensa pro organización Sociedades Cooperativas agricultores hondureños encuentra en este vecindario entusiasta acogida. En mi nombre y en el de los ciudadanos Samuel Rivera, J Antonio Paredes, Manuel J. Paredes, Leonidas Fajardo, Gonzalo Pascua y otros vecinos, excito a usted para que abra campaña por la Prensa sobre la brillante idea de traer a esta ciudad un ramal del Ferrocarril Nacional que haga factibles aún las Cooperativas Bananeras. Afmo.—Rosendo Fajardo.—Alcalde Municipal."

En días pasados «El Nacional» abrió una campaña terca y bien intencionada sobre las Cooperativas bananeras, mostrando a los agricultores paisanos el camino para llegar a ellas y las enormes ventajas que ofrecen. Pero no fue esa campaña salvadora suficiente para despertar la ambición de nuestros agricultores. Apenas una hoja suelta del Dr. Manuel Guillermo Zúniga circulò haciéndole ambiente a la idea espléndida, y más tarde un editorial de "El Cronista" estudiando con sinceridad las ventajas de las Cooperativas y reproduciendo la hoja del Dr. Zúniga.

En lo general la Prensa Independiente se llamó al silencio sobre este ventajosísimo asunto, por razones que no atinamos a comprender todavía, y llegamos a creer que la simiente beneficiosa para el país había caído en el vacío, o en los predios estériles de nuestra indiferencia criolla y que había muerto definitivamente.

Pero decía una vez Emilio Castelar que «Ningún esfuerzo por el progreso universal se pierde», y tal parece ser la evidencia de los hechos, pues, cuando menos lo esperábamos he allí que recibimos el telegrama

que sirve de epígrafe al presente articulo y el cual ha venido a sembrar un nuevo germen de optimismo en nuestra fé vacilante sobre las orientaciones de la ambiciòn de nuestros hombres que labran la tierra, riegan la simiente en el surco fecundo, y enriquecen los graneros paisanos o los mercados extranjeros con sus ópimas cosechas.

Ha tenido el pueblo de Trinidad la suerte de que hayan sido sus hombres, ciudadanos distinguidos de la talla de todos los firmantes, los primeros en reclamar a la Prensa que se haga ambiente a la idea de las Cooperativas que tan espléndidos resultados están dando en Jamaica y en Costa Rica, y en comprender también que regiones como Trinidad, que disponen de maravillosos terrenos para la agricultura en grande escala, necesitan de los rieles y las locomotoras, para hacer latir todo el auge dinámico de sus riquezas sin los frenos retardatarios de las otras vias de transporte.

Actualmente los trinitecos no tienen otra fuente agrícola de importancia que el cultivo del café, no por falta de terrenos propios para otros cultivos de mayor rendimiento, ni por falta de aspiración de sus moradores, sino por la falta de vías económicas de transporte, ya que la carretera nunca ha llegado a ser una arteria comercial, en el sentido amplio del vocablo, sino una ruta de lujo para los acomodados, y para todos los grandes desenvolvimientos de la Agricultura o de la industria, se impone el cauce de acero que por poco dinero borra las distancias entre los pueblos: la línea férrea que económicamente verifica los monstruosos transportes que origina la agricultura extensiva, la minería y la industria en grande escala.

Afortunadamente para los trinitecos la zona de Trinidad queda relativamente a las puertas de nuestro Ferrocarril Nacional, y no será difícil extender un espolón de la vía troncal hacia las regiones de Trinidad en donde los hombres son industriosos y las tierras fecundas. Creemos de justicia que ya que el Ferrocarril Nacional no deja más de doscientos dòlares de utilidad líquida mensual (lo mismo que deja un estanco) bajo la administración de la Cuyamel Fruit Company, [véase la Memoria de Fomento del pasado año fiscal] creemos de justicia, decimos, que deje siquiera servicios eficientes en su zona de influencia y que amplíe

su radio de acción a todos los lugares que puedan dar bastante flete comercial, resarciéndose así de las enormes sumas que por fletes que le corresponden dentro de su Zona de Influencia, le resta todos los días, con sus ramales clandestinos, la misma Compañía administradora. En verdad que suena raro que sea la misma Compañía administradora la que aplique la sangría formidable a los ingresos del Nacional por medio de ramales que el Congreso calificó de «clandestinos» desde hace varios años. Qué esperanza puede tener el Nacional de redención, si los mismos que lo administran le aniquilan las entradas, y los empleados del Gobierno, en vez de protestar, afirman muy campantes y sin rubores que «hay control administrativo, y que está muy bien que El Nacional, una Empresa de TRES MILLONES deje doscientos dollars mensuales de utilidad», LO MISMO QUE CUALQUIER ESTANCO?

Son «estos» problemas que están pendientes para que entre en ellos la acción vigorosa y honrada de un Gobierno con opinión pública que se atreva a defender los derechos de los hondureños y de las cosas que pertenecen a los hondureños. Mientras tanto manifestamos a los distinguidos caballeros que suscriben el telegrama pre-inserto, que en los números sucesivos de «El Nacional» iremos estudiando con toda serenidad las conveniencias de las ideas propuestas, así como la manera o maneras de llegar a ellas: pues nuestra pluma estará siempre AL SERVICIO DE LOS IDEALES POPULARES.

II

EL MINERAL DE PETOA

A medida que meditamos más acerca de la aspiración justa de los trinitecos para que se les lleve un espolón del Nacional, más sorpresa causa el hecho de que tal iniciativa no haya sido hecha antes, ya que el trayecto es corto y relativamente fácil, siguiendo aproximadamente el curso de la carretera, y ya que no solamente la riqueza agraria y forestal de Trinidad son un motivo para construir este Ramal del Naciona', sino que en el trayecto, abrumado de un sueño de siglos, se encuentra el antiguo y legendario mineral de PETOA, esperando el esfuerzo del hombre para convertirse en un emporio de riqueza y en un motivo de felicidad para las comarcas circundantes.

El Mineral de PETOA, él solo, podría dar base suficiente de interès para construir ese pedazo de vìa fèrrea. Nosotros hemos tenido la oportunidad de visitar en nuestra calidad de Ingeniero de Minas, en tiempo del Dr. Juan E. Paredes, esa mole silenciosa de minerales de oro y plata que antaño fuera una alucinación para los indios nativos y también para la gente de don Pedro de Alvarado, y podemos asegurar que Petoa es una bonita RESERVA entre los recursos naturales que algún día han de ser factores importantes en la economía total de nuestra patria.

Una Gran Empresa Minera a las puertas de San Pedro Sula constituiría sin duda alguna, aparte de la fuente de producción que constituye en sí, una fuente de variedad en el trabajo del proletariado, que al sentirse cansado de extraer al humus de la tierra el oro verde, no desdeñaría ensayar extraerle al corazón mismo de los cuarzos el oro blondo, la carne rubia con que se forjan las libras esterlinas.

Hoy que de Trinidad sale la aspiración de progreso cristalizada en su excitativa para que se construya un ramal del Nacional hacia allá, recordamos a don Juan Paredes, hombre de garra e influencia, cerebración compleja y profunda, de dilatada visión, quien, de vivir, sería una palanca formidable para la cristalización, en pasos prácticos, de estas supremas idealida-

des del pueblo de Trinidad. Don Juan Paredes, a quien tuvimos el privilegio de tratar como amigo, fue el primero que hizo sonar en nuestros oídos esa estrofa de esperanza que representa un ramal de línea férrea que, a partir de Chamelecón, llegue a la ciudad de Trinidad, pasando por Petoa. Era una mañana fría de esas que no se olvidan nunca cuando ascendimos al mineral de Petoa. Don Juan Paredes, estimulado quizá por el oxígeno serrano, se hizo decidor en un interesante monólogo: «El Ministro de Fomento, decía, habla en su Memoria, de los grandes pasos dados en el sentido de incrementar las vías de comunicación..... Vea usted aquel «patacho» de mulas que ingresan al pueblo cargadas de café. El sistema de transporte más primitivo es el de usar al hombre como bestia de carga. Pero nosotros, al fin nos hemos quitado la carga de nuestro LOMO y la hemos echado sobre el LOMO de las mulas. Sólo UN PASO de progreso en materia de transportes hemos dado. Convénzase, estamos a UN PASO DE LA BARBARIE. Y Honduras no valdrá nada mientras no hagamos entrar a estos rincones como PETOA que oculta insoñadas riquezas, el RIEL CIVILIZADOR. Una estación de ferrocarril vale más que una escuela. A donde llegan los rieles las escuelas se abren por la influencia incontrastable y fatal del progreso. Pero ante ese «patacho» de mulas cargadas de café no puedo olvidar que estamos a UN PASO, solamente a un paso de la Barbarie....

Así hablaba don Juan Paredes en una fría mañanita de marzo de 1914. Hoy los distinguidos trinitecos que se han dirigido a nosotros dicen lo mismo. Desean un ramal del F. C. N. a su pueblo, para que Trinidad reciba de la Naturaleza, apoyada por los dinamismos del progreso, todos los bienes a que tiene derecho. Desea un ramal para poder laborar en el perfilamiento práctico de las Cooperativas, que traerán riqueza a los hogares de los agricultores hondureños. Tienen razon. Ya estudiaremos desde una plataforma práctica los senderitos que nos pueden llevar a la coronación de tan bellas aspiraciones. No hay que olvidar que el progreso de los pueblos muchas veces se estanca un siglo POR FALTA DE INICIATIVA.... Y repetimos: nuestra pluma estará siempre al servicio de los ideales populares.

III

SE IMPONE LA REIVINDICACION DEL FERROCARRIL NACIONAL

No con el lirismo vacío sino con la elocuencia absoluta del arado, del motor, de la hoz y de la carreta, Trinidad ha demostrado en los últimos años que es uno de los rincones amables de nuestra tierra en donde el progreso avanza a saltos de pantera, gracias a la iniciativa de sus buenos hijos, y al empuje colectivo del pueblo que sabe hacer de su brazo un estandarte revolucionario a cada idea renovadora que brota del cerebro de los hombres de osada iniciativa en las artes, en la ágricultura, o en la industria.

Por eso vemos muy justo que los trinitecos quieran ver el camino de hierro llegando a sus puertas, abriendo para aquel vecindario, para siempre más, la confianza en el esfuerzo productivo, el valor en la osadía de las empresas, y la remun ración merecida a las energías en accion.

Más adelante, en el curso de nuestros estudios, daremos al público las ideas pertinentes a la coustrucción de un ramal del Ferrocarril Nacional a Trinidad, con relación a distancias, costo aproximado por kilómetro de vía, y probables utilidades en el flete y en pasajes, tomando en consideraciòn no solo la producción agrícola actual, sino que muy especialmente la extensión de terrenos vírgenes aprovechables para los diversos cultivos de alto rendimiento, y que solo esperan la voz mágica de la sirena del tren para trocar sus zarzas ásperas en blondos trigales o en el empenachado y gigantesco herbario de los bananales lujuriantes...

Hoy por hoy empezaremos a hacer algunas obser-

vaciones de importancia práctica, ya que con estos trabajos de Prensa no se tiene en la mente la idea de escribir por lujo, sino la idea de convencidos de que el pueblo de Trinidad está en la razón, y de que mediante la cooperación de unos hondureños con otros, de los del interior con los de la Costa, de los operarios con los patrones, se puede llegar a alguna parte, es decir, se pueden coronar las aspiraciones personales y colectivas, y colmar esa felicidad relativa que dá el progreso tanto a los individuos como a los pueblos.

Veamos lo que dice el Art. 1, cláusula (f) de la Contrata de Anticresis que sirve de base, a la Administración del F. C. N. «f) El contratista se compromete a aplicar los productos líquidos del Ferrocarril Nacional, una vez pagados los gastos de administración, al pago preferente de los intereses de este crédito, y las sumas sobrantes a la amortización del crédito mismo....»

Esta es una de las cláusulas atroces de esa Contrata, ya que estanca, indefinidamente, la posibilidad de tender rieles en la zona de Influencia del F. C. N. Desgraciados los pueblos que cayeron dentro de la zona de Influencia del Nacional si continuara el progreso bajo el freno retardatario de la contrata de Anticresis del F. C. N. Esa zona de Influencia del Ferrocarril. no puede ser invadida por ninguna otra empresa de rieles, (Decreto Número 74) y tampoco por ella misma antes de pagar una deuda que aumenta en vez de disminuir cada año según el Art. 1 cláusula (f) del Contrato de Anticresis. De manera que la zona de Influencia del Ferrocarril Nacional está condenada a no tener ferrocarriles, a vivir estancada, salvo el caso de pirateria, como ha ocurrido en la zona que se desenvuelve al Sur de Chasnigua, en donde, contra lo estipulado en la Ley Agraria, la Cuyamel ha construido los Ramales Clandestinos de Búffalo, Travesía, Santa Ana, Santiago y Guanchía o Santa Rita, y hoy, a título de INTERESES CREADOS, solicita la legalización de esos ramales, únicamente PORQUE SI.

Qué se impone, entonces, para que pueblos como Trinidad que cuentan con fuerzas muy apreciables de progreso y economía, coronen sus ideales haciendo efectivas sus justas pretensiones de adelanto? Qué es

lo que se hace necesario para que la región de Trinidad prospere de verdad mediante la cooperación industrial y agrícola del riel?

SE IMPONE LA REIVINDICACION DEL FERROCARRIL NACIONAL.

El Ferrocarril Nacional ha sido dado en ANTI-Cresis por un millón de dollars a la Cuyamel. ANTI-CRESIS quiere decir literalmente que NO CRECERA, que no pasará, que no aumentará nusca la deuda de UN MILLON.

Pero en la última Memoria de Fomento leemos que la deuda cargada al Ferrocarril por la Cuyamel es de $ 1.514.711.11. En otras palabras, la contrata del Ferrocarril no es de ANTI-CRESIS sino que de CRESIS, puesto que ha crecido en poquitos años mas de medio millón de dollars. Y mientras la Cuyamel maneje esa Empresa, la deuda seguirá creciendo, naturalmente! Sinembargo, si sólo el Ferrocarril se estuviera hundiendo bajo la influencia GENEROSA de la Cuyamel, el caso no sería tan grave. Pero no sólo el Ferrocarril es el perjudicado. Son todos los agricultores situados en el radio de transporte efectivo del Ferrocarril, quienes temerosos de que los coloquen en LISTA NEGRA, no se atreven siquiera a asociarse en Cooperativas, para ganar bastante dinero con el mismo esfuerzo conque ganan poco; y son también todos los pueblos, enérgicos y capaces, como Trinidad, que ansian que el progreso toque a sus puertas y se ven relegados por siglos, por la famosa Contrata de CRESIS, a usar la carreta y los bueyes en vez del vagòn y la locomotora para sacar sus productos. En obsequio a los pueblos y en obsequio a los intereses de los agricultores paisanos se impone la REIVINDICACION DEL FERROCARRIL NACIONAL. El pueblo de Trinidad, representado por un grupo prominente de ciudadanos encabezados por su Alcalde Municipal don Rosendo Fajardo, así lo pide. Y en el fondo, también lo piden todos los agricultores situados al borde del Ferrocarril Nacional, que no se atreven a protestar en alta voz por un temor fundado a las represalias de la Compañía esclavista.

Leamos otra vez la clausulita (f) de la Contrata de Anticresis. «El Contratista se compromete a aplicar

los productos líquidos del Ferrocarril Nacional, una vez pagados los gastos de administración, AL PAGO PREFERENTE DE LOS INTERESES DE ESTE CREDITO Y LAS SUMAS SOBRANTES A LA AMORTIZACION DEL CREDITO MISMO.» Esta Contrata de Anticresis entró en vigor el año de 1920. Hace ocho años. *Solamente ocho años. Hoy el Ferro*carril adeuda, según las cuentas de la Cuyamel, un millón y medio. En ocho años, una pérdida de medio millón. Bonito negocio para Honduras!

El Gobierno no tiene más que un camino señalado por el Art. 1, cláusula (e) de la misma contrata y que dice: "El Contratista se compromete a entregar al Gobierno la administraciòn de la Empresa, en cualquier tiempo que tenga a bien recibirla, siempre que efectúe previamente la amortización del crédito y sus intereses". Y en cuanto a esclarecer si es un millón y medio o una suma mayor o menor la que adeuda el Ferrocarril el Art. 10 que dice: "Las diferencias que ocurran entre el Gobierno y el Contratista, por razón de este Contrato, se someterán al conocimiento y decisión de dos amigables componedores, nombrados uno por cada parte, con facultades de nombrar un tercero en caso de discordia... etc."

Los agricultores de la zona del Ferrocarril Nacional para vender sus productos a precios elevados, los territorios adyacentes a la línea troncal del nacional, para su desarrollo, y los pueblos viriles como Trinidad, para lograr sus fines de felicidad, piden a grandes voces *la reivindicación del Ferrocarril Nacional, y que si el* Gobierno no lo quiere manejar, lo dé en ariendo, en buenas condiciones, a una Compañía que haga NEGOCIO DE FLETES Y PASAJES UNICAMENTE, y que NO TENGA NEGOCIO DE BANANOS establecido en Honduras, para que los agricultores hondureños ns se vean esclavizados, como en la actualidad.

Seguiremos ocupàndonos de estos delicadísimos asuntos.

IV

CUANDO SOLO HAY UN CAMINO.....

Cuando solo hay un camino posible para ir adelante, no se debe vacilar. Hay que tomarlo, a ciegas, sin discusión.

Al Gobierno de Honduras solo le queda un camino en el asunto del Ferrocarril Nacional, y es buscar el dinero, pagarle a la Cuyamel lo que legalmente se le adeude, y proceder a administrar la Empresa con honradez.

En los momentos actuales la zona de Cortés está colocada en la posición más DESVENTAJOSA en que estará jamás: Por un lado el Ferrocarril Nacional manejado por otra Empresa de transportes que le aniquila las entradas, compitiendo con él en el negocio de fletes y pasajes; por otro lado los agricultores hondureños a discreción de la única Compañía que puede llegar a esta zona a comprar fruta, y que a la vez es dueña de fincas. Es decir, el Comprador, la Cuyamel Fruit Company, es a la vez COMPETIDOR de los pobres finqueros independientes. La situación no puede ser más grave. Tanto la Empresa de transportes hondureña, como los finqueros hondureños, con un competidor en casa de la talla de la Cuyamel HAN HAMBRE Y SED DE JUSTICIA....

Poco nos importa si nadie hace sonar en nuestros oídos una voz de aliento. Poco nos importa la mala voluntad que con nuestra labor pro-Honduras estamos acaparando de la Cuyamel. Se hace necesario que alguien hable en defensa de los caros intereses patrios, y ya que nadie más lo hace, lo haremos nosotros. En este como en nuestros anteriores y en nuestros sucesivos artículos, sugeridos por el telegrama que nos sirve de epígrafe, nuestra voz interpreta, sin doblez alguno, el derecho y las conveniencias de los hondureños.

Durante la actual Administración el crédito del

país tanto en el interior como en el exterior ha dado un vuelco saludable. Entre las obras meritorias del Gobierno del Dr. Paz se destaca prominentemente el retorno a la solvencia hasta donde humanamente se podía esperar. Hoy no es difícil para Honduras conseguir un par de millones de dollars prestados para trazar con ese dinero un capítulo de progreso en nuestra Historia Contemporánea.

Sometidas las cuentas o Actas Mensuales—que dicho sea de paso no han sido aprobadas desde hace varios años—del Ferrocarril, a una depuración honrada haciéndoles los reparos justos por un competente e idóneo Tribunal de Arbitraje, quizá quede nuestra deuda con la Cuyamel, a la cual responde en Anticresis el F. C. N., reducida a una suma que fluctuará entre medio millón y un millón de dollars. Habrá que pagar esta deuda y al mismo tiempo pagar a justa tasación de peritos el valor de los Ramales Clandestinos a la misma Compañía, y hacer que en cumplimiento de la Ley Constitutiva Agraria todo el flete que produce la zona al Sur del Creek de Chasnigua salga por la línea troncal del F. C. N. Con solo este paso se suman a los actuales ingresos del Nacional $142.000 oro menos el 20% como gasto de Administración cada año. Este ingreso, que actualmente se va por el Ramal del Ulúa, contra lo estipulado en nuestras Leyes, RAJA en dos partes casi iguales las entradas justas del Ferrocarril Nacional, dejando la MITAD de los ingresos para él, y la otra mitad para la Compañía Administradora. Si no fuera la Cuyamel la Administradora, ya habría protestado y exigido que la Ley se cumpliera en sus preceptos protectores de la Empresa Nacional, pero como es ella misma la que recibe el beneficio se llama al silencio, mientras el Interventor asegura que «hay control administrativo y que la Empresa no produce más».

Una vez pagada la deuda de Anticresis, y pagados los Ramales Clandestinos, el Gobierno puede administrar la Empresa o darla en arrendamiento a una Compañía paisana o extranjera que se comprometa a hacer únicamente el negocio de fletes y pasajes, y a no competir ni en transportes con el Ferrocarril, ni en el negocio de fruta con los finqueros, para que los intereses hondureños estén garantizados. También habrá que contratar, desde un principio la construcción

de ciertos espolones, como el de Trinidad, el cual es a la vez el principio del Ferrocarril de Occidente, que tiene que construirse pronto, aunque todo el mundo se oponga, porque así lo exigen los imperativos del Progreso, y las necesidades comerciales de los departamentos de Occidente y de nuestra hermana República de El Salvador, y habrá que dejar abierta de par en par la puerta para la construcción del Interoceánico.

De manera que existe otra fuerza, el imperativo del Progreso y las exigencias agrícolas y comerciales de Occidente que también exigen la redención inmediata del Ferrocarril, para que Honduras pueda ir pensando en sus ensanches futuros de vías de comunicación, a modo de que el porvenir nos encuentre, no como hasta hoy, encariñados con una tierra plena de leyendas y de tesoros muertos, sino con una patria viril, cuyo territorio esté cruzado por los tendones de acero del progreso, y cuya estadística de producción sea un motivo de orgullo para las generaciones comprensivas de los motivos que hacen grandes a los pueblos y felices a los ciudadanos.

La Contrata de Anticresis es tan gravosa que el Gobierno o el Ferrocarril paga el 8% de interés sobre la deuda de un millòn y medio. El 8% anual todo el mundo sabe que es el interés justo cuando se trata de sumas pequeñas que no deben exceder de 10.000 pesos. Pero ya cuando la cifra pasa del millón, y la garantía es buena como el Ferrocarril Nacional, tenemos la seguridad de que el Gobierno no tendría dificultad en encontrar quien le prestara la suma necesaria a un tipo de interés que no excediera del 5%. Y no hay que olvidar que esa diferencia del 3%, en millón y medio, da 45.000 dollars anuales, que YA ES ALCUITO. De modo que hasta por ECONOMIA se impone la reivindicación de esa agonizante Empresa Nacional.

En obsequio a los ideales populares de los eminentes caballeros trinitecos que nos han comisionado para abrir esta campaña, continuaremos estudiándola en sus diferentes fases, y no dudamos que estarán de acuerdo con nosotros en que al Gobierno solo le queda un camino: conseguir el dinero y redimir al Ferrocarril Nacional, y que cuando solo hay un camino no se debe vacilar un momento....

V

SE PUEDE ESCOGER ENTRE IR A PIE O IR MONTADO

Decíamos en nuestro artículo anterior que el Gobierno de Honduras no tiene más que un camino en el asunto del Ferrocarril Nacional, y es conseguir el dinero en alguna parte, pagarle a la Cuyamel lo que legalmente se le adeuda, pagar el valor de los Ramales Clandestinos, y ver que la Empresa en lo sucesivo sea administrada honradamente.

Decíamos además que el crédito del país ha mejorado y que no es difícil para Honduras conseguir un préstamo de un par de millones para levantar el F. C. N., proteger a todos los finqueros radicados con sus propiedades en su radio de transporte, abrir nuevas zonas a la explotación directa del Nacional, iniciar el ferrocarril de Occidente, y ECONOMIZAR una suma respetable en los intereses del dinero tomado en préstamo.

Ahora bien, para seguir esta ruta de redención inaplazable del Ferrocarril, ¿cuál será la mejor fuente para obtener el dinero? ¿Cuál sería el sistema adoptable para no ir a PIE Y DESCALZO como en el Contrato de Anticresis, sino que montados aunque sea en un mal rocín?

Asunto es este que bien vale la pena de estudiarse con serenidad porque de él depende el que la única Empresa Nacional, lo único hondureño que nos queda de algún valor en la Costa Norte, se levante o se hunda en otro lapso de miseria e ineficiencia

Nosotros hemos oído varias opiniones al respecto. Hay quienes opinan que el F. C. N. debe ser redimido por una EMPRESA NACIONAL de accionistas hondureños, en que ha de darse participación al proletariado y al obrerismo hondureños, con preferencia. Que bien se pueden colocar ciento cincuenta mil acciones de diez dollars cada una en todo Honduras, y

que con un millón y medio se redime el Ferrocarril, y bien administrado, se le hace pagar buenos dividendos. Otros opinan que el Gobierno debe solicitar un préstamo en el exterior para pagar a la Cuyamel y dar inmediatamente en arriendo el Ferrocarril a una Compañía que NO TENGA OTRO INTERES QUE SU NEGOCIO DE FLETES Y PASAJES, por una suma redonda anual que se pueda abonar en la amortización de la deuda contraída. Otros opinan que la Empresa debe darse en arrendamiento a una Compañía que cancele la deuda y la tome en administraciòn en condiciones por lo menos dos veces màs ventajosas que las actuales, a favor del país.

Como se ve las opiniones son muchas y variadas. En lo único que está de acuerdo todo el mundo es en que el Ferrocarril no debe darse en administración a NINGUNA Compañía que sea su RIVAL en el negocio de transportes en la zona de su exclusiva explotacion, y a ninguna Compañía que tenga guineos sembrados en Honduras para que el F. C. N. no cometa el crimen de ayudar a hacer la competencia a los *agricultores hondureños de la zona de Cortés.* EN OTRAS PALABRAS, LAS COMPAÑIAS BANANERAS RADICADAS EN HONDURAS TRUJILLO R. R. CO. STANDARD FRUIT CO. TELA R. R. CO. y CUYAMEL FRUIT CO. QUEDAN EXCLUIDAS DE TODA PROPUESTA. Se necesita independizar a los agricultores nacionales de la competencia de las compañías fuertes dàndoles la oportunidad de venderle sus guineos a CUALQUIERA que se los pague bien, o de organizarse en Cooperativas con participación en las utilidades. Se necesita que la vía de transporte no esté controlada por la Cuyamel Fruit, United Fruit o Standard Fruit Company, para que el mercado del guineo de los hondureños pueda mejorar de acuerdo con los principios elementales de Economía Política que son los de la oferta y la demanda, y no permanezca artificialmente estancado por obra y milagro de las doctrinas del «boycot» que actualmente se practican con ellos,sin posibilidad de apelación.

Y de todo lo anterior se desprende: que la reivindicación del Ferrocarril Nacional es un asunto inaplazable para el Gobierno; que hay que conseguir el dinero a un interés módico como el 5% anual, y que si para

la redención se impone celebrar una nueva Contrata de arrendamiento, no debe en ningún caso celebrarse con ninguna de las Compañías radicadas en el país ya se llamen Cuyamel Fruit Company, United Fruit Company, o Standard Fruit Company, para que la nueva situación en que quede la Empresa dé todos sus frutos morales y materiales en favor de los intereses del país y particularmente en favor de los agricultores de la zona de Cortés.

VI

EL RAMAL DE TRINIDAD SERA EL CORDON "UMBILICAL" QUE IRA DANDO CUERPO AL FERROCARRIL DE OCCIDENTE

Todos sabemos las funciones del cordón umbilical. Por él se nutren los seres, para cobrar forma, antes de nacer a la vida de independencia fisiológica. La imágen no está mala tratándose del Ramal de Trinidad que dará forma y consistencia práctica al proyecto ya bien establecido en la mente de muchos hondureños y extranjeros respecto al Ferrocarril de Occidente, único que parece ofrecer por de pronto las condiciones necesarias para ser catalogado entre los Ferrocarriles Comerciales que se imponen para el desarrollo efectivo del país.

Parece que ya, agentes de la Cuyamel Fruit Co. han practicado estudios preliminares bastante concienzudos que revelan no solamente la practicabilidad material de la construcción ferroviaria, sino también las oportunidades comerciales presentes y futuras de las zonas de explotación de la referida vía. Tenemos informes de que ha parecido buena a dichos agentes, pa-

ra ruta de la vía, la cuenca del Río Chamelecón hasta llegar al departamento de Copán, con algunas pequeñas desviaciones. Ya en las proximidades de la ciudad de Santa Rosa la ruta se apartaría del Chamelecón o Pasquingual, como se le denomina allá, para internarse hasta la ciudad y de allí proceder rumbo a Ocotepeque.

En tesis general este proyecto es admirable desde varios puntos de vista. En el trayecto de esta vía se encuentran centros de explotaciòn, como Trinidad que produce mucho café. Petoa que está llamado a producir metales preciosos, Quimistán que tiene LA OBLIGACION de producir bananos, Copàn que produce mucho tabaco, y la frontera de El Salvador que quedaría así, conectada con la Costa Atlántica de Honduras, dándole salida a los productos salvadoreños por Pto. Cortés con enormes utilidades para el Ferrocarril, con economìa para el comercio de El Salvador, y gran aumento en los ingresos aduanales de Puerto Cortés por el aumento de tráfico.

Si acaso no es cierto que Agentes de la Cuyamel hayan hecho estos ligeros estudios valen la pena de hacerse pero de una manera formal, pues realmente el proyecto de esta vía perfila por el momento la única posibilidad inmediata de construcciòn de una vìa COMERCIAL que con fletes y pasajes que brinden los centros productores que atraviese pague el gasto que origine, en un tiempo razonable, dejando a la vez dividendos para los propietarios.

Es bien sabido que todo principio es difícil. Aun la idea parcial de construir un ramal hacia Trinidad que dé salida a la vasta producciòn de esta zona, encontrará adversarios, hombres que tengan en la mente otros proyectos que ellos consideren mejores, por estar más directamente conectados con sus intereses personales. Pero para el país, para el desarrollo comercial e industrial de Honduras, para el levantamiento económico del Ferrocarril Nacional, ningún proyecto puede competir con la construcción del Ramal de Trinidad, no como un ramal aislado de misión difinitiva, sino como el principio del Ferrocarril de Occidente que abrirá a las gestiones positivas del progreso a todos los territorios aprovechables de Santa Bárbara, Copán y Ocotepeque, y presentará también a la hermana República de El Salvador la

oportunidad singular de sacar sus productos por el Atlántico, así como si El Salvador tuviera un puerto a ese mar.

Sabemos que hay una monografía de Trinidad en donde se concretan datos estadísticos del Municipio, harto interesantes. Por el presente escrito excitamos a la Municipalidad y a los vecinos de Trinidad para enviarnos todos los datos que puedan dar luz sobre esta propaganda; como extensión de terrenos aprovechables para cada clase de cultivos en la zona de Trinidad, y sobre aquellos detalles del progreso local de Trinidad que valgan la pena de un comentario.

Por de pronto manifestamos al público que el espolón de Trinidad arrancaría en un punto entre Chamelecón y Búffalo; seguiría la cuenca del río Chamelecón con pequeñas divergencias, y pasaría por Petoa. Que la distancia aproximada de la vía férrea sería de 70 kilómetros, con un costo aproximado de doce mil dollars por kilómetro. Pero naturalmente, antes de poder dar una orientación práctica a este proyecto se hace imperiosa la reivindicación del Ferrocarril Nacional. Porque ESTA ESCRITO que mientras el ferrocarril nacional esté en anticresis todos los territorios adyacentes ESTAN CONDENADOS a usar carretas en vez de trenes para conducir sus productos. Están condenados a vivir estancados. Por eso todo hondureño debe ir pensando en sugerencias para el Gobierno con el fin de rescatar, a costa de cualquier sacrificio, el Ferrocarril Nacional.

VII

HABLA EL ESPIRITU DE NUESTRA CONSTITUCION POLITICA

No de nuestras lecturas de hombre sino de las reminiscencias escolares tomamos las siguientes palabras iniciales de nuestra Carta Fundamental:

«Honduras es un estado disgregado de la República de Centro América. En consecuencia, reconoce como una necesidad primordial, volver a la unión con uno o más de los Estados de la República disuelta.»

Han pasado, desde que leímos eso por vez primera, muchos años. Muchas desilusiones han nevado en nuestra conciencia de hombres. Y la unión política de Centro América, pareciera distanciarse cada día más del terreno de las probabilidades.

Sin embargo, la Constitución Política no se refiere exclusivamente a la unión política de Centro América. No. Se refiere a la Unión espiritual, comercial, industrial y política de Centro América; se refiere a cualquier acercamiento que tienda a hacer de Centro América un solo pueblo, con un sólo destino, que contemple una sola finalidad de grandeza en las perspectivas de su futura historia. El ESPÍRITU de nuestra Constitución Política nos manda a hacer puentes sobre el Motagua que nos separa de Guatemala, y sobre el Segovia, que nos separa de Nicaragua; a construir ferrocarriles internacionales que a FUERZA DE OBVIAR EL TRASPASO DE LAS FRONTERAS que nos separan, HAGAN PENSAR EN LA INUTILIDAD DE QUE TALES FRONTERAS EXISTAN; a establecer servicios marítimos entre los puertos Centroamericanos y a considerar nacionales en cada estado los productos de los demás, y borrarlos de las tarifas aduanales. El espíritu de la Constitución nos ordena tendernos la mano, recíprocamente, en cualquier sentido favorable, de pueblo a pueblo, sobre las distancias.

Decíamos en otro artículo de esta serie, que el

Ferrocarril de Occidente daría a la hermana República de El Salvador todas las ventajas de tener un puerto al océano Atlántico, un buen puerto, el mejor puerto de Centro América: Puerto Cortés.

Por esa vía El Salvador haría sus enormes exportaciones de café, y con solo ese detalle, se habría dado un paso de verdadero acercamiento con nuestros hermanos cuzcatlecos en el sentido amplio y liberal en que se anima nuestra Carta Magna.

Tendríamos entonces que no solamente Ocotepeque, Copán y Santa Bárbara darían vida a esta arteria de progreso, sino que se enriquecería con el tráfico de los productos salvadoreños que buscasen salida al Atlántico; y a la vez Honduras daría a El Salvador facilidades de embarque en su mejor puerto que queda a un paso del Gran Mercado Americano, y por consiguiente, causaría economías en los gastos de transporte en favor de los agricultores o comerciantes cuzcatlecos.

El Gobierno hondureño debiera entrar en pláticas preliminares sobre asunto de tamaña importancia con el Gobierno salvadoreño; y luego de estudiados todos los aspectos del problema, celebrar un TRATADO inspirado en la fraternidad que debe animar a estos pueblos en sus relaciones cotidianas, sin ventajas ni egoísmos para nadie, y con el exclusivo objeto de hacer funcionar el ferrocarril de San Salvador a Puerto Cortés en beneficio total de los dos pueblos hermanos.

Convenidos los Gobiernos sobre los puntos esenciales de este brillante proyecto ferroviario, el dinero se obtendría fácilmente.

Por de pronto solo hay un estorbo que se presenta a esa iniciativa salvadora y es la Contrata de Anticresis, que a la vez ha dado margen a que la Cuyamel Fruit Company continúe manejando a su gusto, contra todo principio de legalidad y de derecho, el muelle de Puerto Cortés.

Mientras la Contrata esté en vigor, pagados los gastos administrativos del Ferrocarril Nacional, el producto líquido se usará en pagar los intereses del millón, y lo que sobre se invertirá en amortizar el millón. Todo el mundo sabe que en ocho años, el préstamo ha crecido medio millón; de modo que el rescate de la

Empresa, ateniéndonos a la letra de la «Contrata de Anticresis», es una esperanza muy lejana.

Ahora bien, de todo lo anterior queda en claro lo siguiente: Que para el proyecto CENTROAMERICANISTA DE VERDAD, del Ferrocarril de Occidente se necesita la reivindicación del Ferrocarril Nacional y a la vez la administración del muelle de Puerto Cortés, que pertenece al Gobierno, y debe ser manejado por el Gobierno. Y que el primer paso en la construcción del Ferrocarril de Occidente, es la construcción del espolón de Trinidad.

La idea de los caballeros trinitecos que me han *excitado para que estudie este asunto, bien vista, reviste* caracteres muchas veces más amplios y trascendentales de lo que ellos mismos se imaginaron al principio; pues juzgando con una visión más amplia, el Ramal de Trinidad sería el primer eslabón en la fraternidad comercial, que es positiva porque se sustenta en la vida misma de los pueblos, entre las dos Repúblicas de El Salvador y Honduras.

Sin embargo, todos estos problemas cuyo simple estudio nos hace risueña la visión del porvenir, no pasarán de ser ilusiones escritas en la arena, mientras el Gobierno de Honduras no rescate el Ferrocarril Nacional y tome en administración el muelle de Puerto Cortés de acuerdo con el Artículo 5o. de la Contrata *y que dice: .....el muelle deberá terminarse en el plazo* de tres años y SER ENTREGADO AL GOBIERNO quien tendrá la administración fiscal de él.....» El muelle ha estado construído desde 1921, PERO TODAVIA NO HA SIDO ENTREGADO AL GOBIERNO.....

Hasta por motivos de Centroamericanismo; hasta por ser consecuentes con el espíritu de nuestra Constitución Política, el pueblo de Honduras espera de su Gobierno un gesto de verdadero patriotismo procediendo al rescate inmediato de la Empresa Nacional, cuya actual situación no puede ser más gravosa para el país, ni constituir una rémora mayor a las aspiraciones que entraña en su Artículo inicial nuestra Carta Magna.

VIII

GESTACION DEL CONTRATO DE ANTICRESIS

Hace cosa de veinte o veinte y tres años, San Pedro Sula era un gran centre productor de bananos, y la zona de Choloma no le iba en zaga. A distantes territorios del interior del país llegaba, agrandado por la cálida fantasía criolla, el rumor de la prosperidad de estos pueblos, especie de Eldorado, fantaseoso y distante, a donde el oro iba suelto, y entraba con facilidades sorprendentes, al refugio de los bolsillos del hombre de trabajo.

"It is not now as it hath been of yore...", decía dolorosamente el gran Wordsworth, echando una mirada retrospectiva sobre su propia vida.

Y nosotros repetimos con él, "Desgraciadamente ya no es como antes" En efecto, las extensas zonas que se dilatan al Oriente de San Pedro Sula, y que antaño repletaban de racimos de oro verde los vagones del Ferrocarril Nacional, hoy son potreros de pálida indolencia productiva, potreros consagrados al mediocre negocio pecuario, que no imprimen un BOOM, *como si dijéramos*, un resplandor económico, al opaco devenir de la agitación diaria.

Y la historia de San Pedro es también la historia de Choloma, solo que Choloma por circunstancias especiales, ha tenido en los últimos cuatro años una saludable reacción, y comienza a perfilarse como un buen centro productor del guineo.

Todavía parlan los agricultores de Cortés de aquellos tiempos felices; y entre vocablos evocativos mencionan con fruición a Philip Zammit, a la Hubbard Zemurray, precursora de la actual Cuyamel Fruit, a la Honduras Transportation Co, la última, la Compañía que llenó de esperanzas a todos, y en la que figuraba *nuestro compatriota* don Catarino Rivas Ch., y que fue extrangulada por un abrazo poderoso de ese boa constric-

tor, aniquilador de todo esfuerzo de levantamiento de los intereses nacionales de Cortés, y que en nuestra legislaciòn se denomina con el ingenuo nombre de «Contrata de Anticresis». ¡La Contrata de Anticresis! Ah, dichosos los pueblos como Costa Rica que pueden organizarse libremente en Cooperativas, ampliar su crédito e imponer como hombres un justo balance en los libros que detallan el esfuerzo y la economía de la Nación, sin ser estorbados en sus aspiraciones de «hacer patria» por la pesada cadena de una Contrata de Anticresis; dichosos los pueblos que pueden exigir su ración honrada de pan sin temblar acobardados por una amenaza de ser incluidos en «la lista negra» de la Compañía que administra el Ferrocarril Nacional a base de la Contrata Anticresis!

Analicemos sin temores ni reticencias, lo que es la Contrata de Anticresis.

Sentemos primero una gran verdad. Don Samuel Zemurray, Presidente de la Compania, ES la Cuyamel Fruit Co El Empresario de mayor visión, el hombre de mayor audacia, el gigante a cuyo derredor se mueven como satélites los demás miembros de esa Compañía, es Mr. Sam Zemurray.

Cuando Zemurray fincó sus intereses en Cuyamel en la primera década de este siglo, un vistazo le fue bastante para comprender que la adquisisión del F. C. N. sería una BUENA ADQUISICION, en cualquier tiempo, de cualquier manera, dada la zona de explotaciòn, virginal y fecunda, que a su Oriente se va extendiendo con pereza oriental, hasta la margen izquierda del Ulúa.

Pero a la sazón gobernaba en Honduras Manuel Bonilla, hombre de hierro, que amaba esos rieles de su casa como algo sagrado, como una reliquia de esas antiguas que por encarnar un motivo de afecto muy hondo, están más allá de los alcances de las monedas. Y no sólo Manuel Bonilla ha amado esos rieles que representan el GESTO INICIAL de nuestros mayores para construir una vía férrea interoceánica y legarnos una patria de verdad. No hay hondureño bien nacido que al referirse al Ferrocarril Nacional no sienta en sus cuerdas íntimas vibrar el sentimiento de orgullo de quien habla de algo muy caro y muy suyo.

Estando esta Empresa Nacional tan defendida por el cariño de los hondureños, cómo obtenerla para la

realización de proyectos vastos de la Cuyamel? Cómo obtenerla, para explotar zonas fácilmente adquiribles como *Santiago y las Guanchías, Flor del Valle,* y la región ejidal de Potrerillos, situada al oriente del pueblo? Cómo adquirirla con CONTROL ABSOLUTO para adaptarla a las necesidades de la Cuyamel en su gran proyecto de establecer el *Ingenio de La Lima?* El camino era corto y sencillo: aniquilar a esta Empresa Nacional lo más posible, para que la Empresa desesperada por su falta de recursos los buscase a ellos. El viejo sistema de los seductores ricos, que no pudiendo vencer a una mujer pobre a título de amor, hacen que sus acreedores la exasperen a tal punto que no tenga otro camino que ofrecerse por dinero. Ni más ni menos. Y así fue.

La Cuyamel producía muchos guineos en Cuyamel. De tarde en tarde los finqueros nacionales de Cortés tenían aviso de corte. Esto ocurría en los veranos, cuando la fruta escaseaba en Cuyamel, y por lo tanto también en esta zona. Los recibos eran malos, los avisos inciertos. Se negaba a los agricultores un pequeño anticipo para limpiar las fincas. Los precios malos. Ninguna Compañía se atrevía a competir con la Cuyamel, porque los finqueros tenían CONTRATAS FIRMADAS con la Cuyamel. La situación se hizo tan cruel para los agricultores hondureños, que muchos propusieron en venta sus parcelas; otros destruyeron sus fincas y sembraron zacate. El famoso Eldorado, FANTASEOSO Y DISTANTE se acabó: el oro se hizo huraño en el bolsillo del hombre trabajador. Y el ferrocarril, sin fletes, sin pasajes, ya no tenía como pagar sus gastos.....

La maniobra había sido hábil. Ya era tiempo. Vino la Compañía y el 25 de Marzo de 1918 obtuvo del Gobierno la Concesión de Mata de Guineo y la contrata de construcción del muelle de Puerto Cortés, el 30 de Marzo de 1920 el arrendamiento en ANTICRESIS del *Ferrocarril* Nacional.

El financiero genial Mr. Sam Zemurray, con habilidad asombrosa, había triunfado sobre el Gran Obstáculo para obtener en arriendo el F. C. N.: había triunfado de las barreras que el cariño ha opuesto siempre a la idea de que el F. C. N. sea vendido o arrendado, porque todos saben que enajenar esa vía, es enajenar

nuestra libertad de hacer el Interoceánico, de hacer el Ferrocarril de Occidente, que pasando por Trinidad, nos hará un solo pueblo con la hermana República de El Salvador. Todos saben que enajenar el F. C. N. es enajenar la mejor y ùnica bahía nuestra que queda en el Atlántico: Puerto Cortés.

Cómo será ese cariño què el nunca demasiado bien recordado General don Manuel Bonilla, una vez, arrebató esa Empresa Nacional de manos de Mr. Washington Valentine, quien pidió protecciòn al Gobierno Americano, ordenando el Gral. Bonilla que se hiciera fuego contra los marinos yankees si en un plazo perentorio no se retiraban de Puerto Cortés y permitían al Gobierno tomar posesión del Ferrocarril. exponiendo todo, INCLUSIVE LA SOBERANIA DEL PAIS EN DEFENSA DE ESA EMPRESA?

Pero si la habilidad de Mr. Zemurray supo vencer escollos en el pasado, será ahora muy difícil vencer el reclamo del patriotismo hondureño que exige a todo ciudadano, y a todo gobierno la reivindicación del Ferrocarril Nacional, para que el alma del progreso dé toda su luz en el seno fecundo de la Patria.

IX

VIOLACIONES A LA CONTRATA DE ANTICRESIS

Es un principio elemental en derecho que los Contratos tienen fuerza de ley entre las partes contratantes y que deben cumplirse al tenor de los mismos, a menos que sean opuestos, por su causa o por su objeto, a la ley, a la moral o a las buenas costumbres.

Según el Art. 1, cláusulas (a), (c) y (f) de la Contrata de Anticresis, dentro del crédito de un millón de dollars el Contratista está obligado a ejecutar todas las obras de reparación, reconstrucción, nuevas construcciones necesarias a la vía, desde Baracoa hasta Potrerillos, a dotarla del material rodante y fijo correspondiente, siendo entendido que los rieles nuevos que sea preciso emplear, serán de sesenta libras por yarda, los durmientes de la mejor clase, y creosotados en caso de ser de madera extranjera, los puentes importantes de acero con cimientos de mampostería, y las demás obras ejecutadas conforme a las prácticas de la Ingeniería moderna. El Contratista hará la inversión de los fondos de manera prudencial; es decir, con prudencia o buen sentido; y si después de ejecutados todos estos trabajos sobrase dinero del crédito de un millón de dollars, los invertirá en prolongar la línea hacia el Lago de Yojoa. Si en «tres años» no se cumplen «totalmente» las obligaciones contraídas «Se pagarán CIEN MIL DOLLARES por vía de pena,» según la cláusula 11 del Contrato.

Ha cumplido el Contratista «totalmente» sus obligaciones? No.

Para no citar más que algo muy visible, el crédito en cuenta corriente por un millón de dollars se inicia en los Libros con una Partida de $ 10,917.35 que el Ferrocarril adeudaba a la Cuyamel previamente pero que «no habían sido invertidos en aquellos fines para los cuales se contrajo la referida deuda;» los puentes de Río Blanco y Choloma, que son de los más importantes de la línea, no se han construido de ace-

ro con cimientos de mampostería y ha pasado mucho más de «tres años» de la vigencia del Contrato; de manera que el Contratista ha incurrido en la pena de CIEN MIL DOLLARES que fija el Art. 11, sin perjuicio de la acción del Gobierno para obligarlo a cumplir totalmente sus obligaciones según los términos estipulados.

El Presidente de la Comisión Interventora que funcionaba en 1922, dejó de aprobar desde en Octubre de aquel año, las cuentas o «ACTAS» mensuales de administración del Ferrocarril, habiendo empezado desde entonces las diferencias entre el Gobierno y el Contratista con respecto al Contrato de Anticresis. Estas diferencias deben resolverse por un Tribunal de Arbitradores. Este Tribunal tendría a su cargo la desición de los siguientes puntos:

1º—Depurar las cuentas de administración desde Octubre de 1922 para acá, evitando la inclusión de partidas no justificadas por el Contrato de Anticresis.

2º—Precisar los perjuicios que, además de la multa ya dicha, debe pagar el Contratista por falta de cumplimiento de sus obligaciones. Aquí se comprenderán las pérdidas en el flete de caña, que el F. C. N. ha venido sufriendo desde el cuarto año de vigencia del Contrato, que le garantiza, a partir de entonces, el DIEZ POR CIENTO DE GANANCIA SOBRE EL CAPITAL INVERTIDO EN ESE TRANSPORTE.

3º—Fijar los perjuicios por mala administración consistente en los fletes sustraídos al Ferrocarril Nacional por los Ramales Clandestinos.

4º—Examinar y hacer reparos a la contabilidad, con respecto al Art, 14 por haberse modificado sueldos fijos en el último presupuesto del Ferrocarril Nacional, y por la creación de nuevos cargos SIN HABERSE PUESTO LA COMPANIA DE ACUERDO CON LA COMISION INTERVENTORA.
berse puesto la Compañía de acuerdo con la Comisión Interventora.»

5º—Hacer el reparo de $ 198,263.09 oro invertidos (1922-1923) en balasto de la vía troncal, durmientes, clavos, puentes, estaciones de agua, estaciones de combustible y líneas telefónicas, es decir, EN OBRAS DE RECONSTRUCCION Y REPARACION, habiendo tomado estos fondos de los gastos de ADMINISTRACION DE LA

EMPRESA en vez de verificarlos por «cuenta del millón» como era el compromiso del Contratista.

Estas grandes sumas tomadas de los productos del Ferrocarril lo tuvieron durante mucho tiempo en la miseria, sin poder comprar materiales, y dió origen a la estupenda Cuenta de Materiales que ha roto el equilibrio de sus finanzas.

6º—Abonar a la cuenta del millón y de sus intereses las sumas enormes que han sido abonadas a la «cuenta de materiales» referida, cuenta desautorizada a que nos hemos referido ya. El 26 de Diciembre de 1924 ya se habían abonado a esta cuenta fabulosa, de los productos del Ferrocarril, $ 334, 657.44 oro.

7o Poner en limpio la cuenta de materiales y buscarle una solución MORAL hermanando los intereses del Estado con los de la Compañía, pues LEGALMENTE no tiene ningún respaldo. El Ferrocarril Nacional no respalda esa deuda y;

8o—Deconocer todo cargo hecho al Ferrocarril Nacional, fuera del crédito fijo de un millòn de dollares que señala el Contrato, más los respectivos intereses. Aquí deberán deducirse los $ 10,917.35 oro, deuda anterior del Ferrocarril conque la Cuyamel inició el prèstamo de un millón.

Viniendo desde Gobiernos anteriores la falta de aprobación de las cuentas mensuales de la Administración del Ferrocarril, sería impropio que se les diera aprobación ahora, sin someterlas al fallo de los arbitradores, fallo que fijaría el monto de la deuda pendiente, ocasionada por el Contrato de Anticresis. Mientras estas no se depuren, el Gobierno NO SABE SI DEBE, NI CUANTO DEBE.

Cabe imputar a la amortización de la deuda de Anticresis el flete que los Ramales Clandestinos han sustraído al Ferrocarril Nacional, pues proceden de las zonas señaladas por la Ley para el sostenimiento y vida de esta Empresa.

Y cualquier Gobierno que apruebe las cuentas fantásticas que la Compañía administradora presenta, sin llegar al Tribunal de Arbitros y sin atender las indicaciones anteriores en defensa de los intereses de Honduras, regalará a la Cuyamel Fruit Co. cerca de un millón de dollares, y dejará su recuerdo en la Historia Patria salpicado de ignominia.

X

ANOMALIAS ADMINISTRATIVAS DEL FERROCARRIL NACIONAL.

Dice literalmente el Art. 48 de la Ley Agraria: En una zona de cuarenta kilómetros a cada lado de un ferrocarril nacional, CONSTRUIDO o EN PROYECTO, no podrá construirse otra vía de propiedad particular. Todo espolòn, ramal o subramal necesario para la explotación de una finca situada en la referida zona, será PARTE del ferrocarril nacional, empalmará con éste, y su trazo y plano deben ser sometidos previamente a la aprobación del Gobierno, QUIEN FIJARA LAS CONDICIONES DE FUNCIONAMENTO.

Conectados con la línea troncal del Ferrocarril Nacional existen muchos ramales de PROPIEDAD PARTICULAR o de propiedad de la Compañía Administradora.

Veamos cómo han sido construidos estos ramales.

Con fechas anteriores a 1924 la Compañía administradora, sin consultar con nadie màs que con su propia conveniencia construía ramales en propiedades particulares en los distritos de Choloma, San Pedro Sula y Villanueva, los que entraban en funcionamento regidos únicamente por las conveniencias de la Compañía.

Desde nuestro puesto de interventor General de la Empresa nosotros exigimos la legalización de esos espolones que, por violar flagrantemente el Art. 48 citado de la Ley Agraria, funcionaban en aquella época, como todos los demás espolones construidos a espaldas de la Ley, en calidad de clandestinos.

Y así, con autorización del Ejecutivo, la Oficina de nuestro cargo autorizó la existencia de 2870 metros de espolones de esta índole en los kilómetros 39, 59. 81, 84, 85 y 86, y otros que no recordamos, en el

mes de enero de 1925. Y también autorizó la prolongación de 2000 metros en el Ramal de Mata de Guineo, en la Grua Nº 10. en el kilòmetro Nº 2 de la línea de Travesía hacia la finca de la Estancia Nº 1 de la Sula Sugar Cº pero quedando entendido que dicha prolongación quedaría SUJETA A LOS ARREGLOS DEFINITIVOS que después se harían respecto a dicha línea y A OTRAS CONSTRUIDAS EN AÑOS ANTERIORES."

Como dice el Art. 48 de la Ley Agraria, será el Gobierno quien deberá fijar las condiciones de funcionamento de todo espolòn construido, de arreglo con la Ley. Pero en rigor de verdad, tal no ha ocurrido con los espolones construidos por la Cuyamel. El caso de Choloma basta para fijar esta verdad. Allí la Cuyamel Fruit ha fijado TARIFAS ESPECIALES por el uso de los ramalitos, tanto a los cultivadores de caña de azúcar, como a los finqueros de bananos, sin que en eso haya intervenido la acción reguladora del Gobierno según tenemos entendido. Así era por menos en el año de gracia de 1925. Los cultivadores de caña han pagado a la Cuyamel 20 cts, oro por tonelada de flete por el uso del ramalito de 5 kilómetros de Choloma, mientras que al Ferrocarril Nacional, que proveía el material rodante, el combustible, el personal administrativo, solo le PAGABAN 70 CENTAVOS POR CUALQUIER DISTANCIA. Los finqueros pagan 3 centavos oro por el uso de ese ramalito por cada racimo transportado mientras que al F. C. N. solamente se le pagan 10 cts. por racimo por CUALQUIER DISTANCIA. La distancia media en el transporte de bananos para el F. C. N. es de 60 kilómetros.

Como se ve, esto no es hacer justicia a los intereses del Ferrocarril Nacional. Esto no es SER IMPARCIAL en el manejo de los intereses de las dos Empresas. Fíjese bien el lector: Por el USO de un ramalito de 5 kilómetros los agricultores pagan a la Cuyamel 20 cts. por tonelada de caña, y 3 cts. por racimo de guineos; pero por una distancia media de 60 kilómetros el F. C. N. solamente percibe, USANDO SUS LOCOMOTORAS, SUS CARROS, SU PERSONAL, SU COMBUSTIBLE, la suma de diez centavos oro por racimo de guineos transportado, y por una distancia media de 30 kilómetros solamente per-

cibe 70 centavos por tonelada de caña transportada.

En el guineo la Cuyamel cobra por el uso de un ramalito en Choloma 3/10 de lo que cobra el F. C. N. por hacer todo el trabajo. Y en la caña, la Cuyamel cobra 2/7 de lo que cobra el F. C. N. por encargarse del transporte, SOBRE CUALQUIER DISTANCIA..

Es decir, que si el F. C. N. adoptara el mismo «RATE» de la Cuyamel, debiera cobrar 36 centavos por racimo y $ 1.20 oro por tonelada de caña, SIN PONER AL SERVICIO PUBLICO POR ESTE FLETE MAS QUE LA LINEA FERREA, SIN LOCOMOTORAS, CARROS Y PERSONAL.....

El público no grita, no puede protestar, tiene miedo. El público se somete a esta esclavización económica, violentado por la necesidad, obligado por la falta de protección de los Gobiernos, por la impericia de los Interventores, que teniendo la ley en las manos, que dice que EL GOBIERNO FIJARA LAS CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO DE LOS ESPOLONES QUE ENTRONQUEN CON LA LINEA DEL F. C. N., dejan que la Compañía proceda a su antojo sin hacer la más leve señal de protesta.

Viéndolo bien el Gobierno no es el responsable. El grueso del Gobierno, el Ejecutivo, está muy distante. No es justo esperar que el Presidente de la República o el Ministro de Fomento que no están en contacto directo con los problemas del Ferrocarril, los adivinen. Para eso está la famosa Comisión Interventora. Para eso están esos señores encargados de INTERVENIR en la administración de la Empresa, a modo de que los Administradores del F. C. N, enmarquen sus procederes dentro de los cauces señalados por la Ley. Y de todos estos abusos es la Comisión Interventora la única responsable.

Es ella la única responsable de que nuestros finqueros de Choloma hayan tenido que pagar grandes sumas por un flete que está condenado por la Ley Agraria que rige al Ferrocarril Nacional, ya que los fletes por guineos y caña son FIJOS por cualquiera distancia, y TODO ESPOLON QUE SE HAGA AL NACIONAL AUNQUE SEA DE PARTICULARES SERA PARTE DE EL, y tiene que ajustarse a las condiciones de funcionamiento de la vida troncal.

ESO dice la Ley. A ESO tienen derecho los finqueros hondureños.

Y para hacer ESO efectivo está la Comisión Interventora. Pero no se ha visto hasta ahora un grito de rebeldía de nadie contra estos procederes injustos de la Cuyamel. Todos enmudecen. Los agricultores por miedo a la lista negra, al BOICOT, a la ruina; la Comisión Interventora por razones que nosotros ignoramos. Todos callan como si Honduras fuese un país de esclavos en donde los ciudadanos no saben defender virilmente el pan que se ganan con el sudor de su frente.

Para borrar definitivamente del suelo patrio estas iniquidades que restan alegría a los hogares porque deletrean miseria, se impone de manera inaplazable la redención del Ferrocarril Nacional. Se impone para que las tarifas sean justas y para que por cada racimo de guineos que sale de Flor del Valle, y por cada tonelada de caña que embarque un hondureño, le ingresen al bolsillo 3 centavos más y 20 centavos más respectivamente, que bien lo merecen sus esfuerzos honrados en las misas del trabajo fecundo y enaltecedor.

XI

UNA NOTA VIEJA DE PALPITANTE ACTUALIDAD

Hay, entre los embrollos económicos del Ferrocarril Nacional una CUENTA DE MATERIALES, una especie de fantasma amorfo, indefinido, cuyos pies se hunden sin permiso de nadie en la economía de la Empresa, mientras que, apoyándose en la Contrata de Anticresis, eleva su cabeza monstruosa hasta perderse en las nubes.

Publicamos una nota dirigida por nosotros a la Gerencia de la Cuyamel Fruit Co. en la que se menciona ese fantasma y se pretende encarcelar sus proporciones desmedidas y desautorizadas dentro de las mallas de acero de la justicia. Publicamos la Nota sin comentarios, no como un trozo de historia antigua sino

como algo de palpitante actualidad. Porque si es cierto que ese FANTASMA ya se ha reducido, ha sido violando lo establecido en la Contrata de Anticresis, y aumentando en medio millón de dollars nuestra deuda efectiva con la Cuyamel.

La Cuenta de Materiales es una cuenta sin respaldo. Es un gasto raro, hecho por la Cuyamel, FUERA DE CONTRATO, para cumplir con lo que se comprometió a hacer por un millón de dollars. Y por supuesto la Compañía se apresura a cancelar esa deuda SIN RESPALDO, tomando para ello fondos que debieran ABONARSE A LA CUENTA DEL MILLON Y DE SUS INTERESES. Por eso hemos sostenido y seguimos sosteniendo que el Ferrocarril Nacional, examinadas sus cuentas con honradez, solo adeuda para ser rescatado unos quinientos o seiscientos mil dollars. Pues por la Cuenta de Materiales, si realmenie se debe, el Ferrocarril no responde legalmente, y el Gobierno verá la manera de arreglar eso.

«San Pedro Sula, 26 de Diciembre de 1924.

Señor T. E. Turnbull,

Gerente General de la Cuyamel Fruit Co.

Puerto Cortés.

Señor Gerente:

Me refiero a nuestra conversación de días pasados respecto a la aprobaciòn de las Actas del F. C. N.

De paso me permito apuntar que, contrario a lo que era natural esperar, las cuentas de la inversión del millón de dólares han sido llevadas en globo con las cuentas de Administración, en vez de abrírsele al préstamo una contabilidad aparte, en la que se estableciera cada partida de reparación, reconstrucción, etc. con su costo respectivo. Por otra parte, el crédito en cuenta corriente por un millón de dólares se inicia en los libros con una partida de $ 10.917.35 que el Ferrocarril adeudaba a la Cuyamel previamente pero que no había sido invertida en aquellos fines para los cuales se contrajo la referida deuda. Esta Oficina tiene empeño en entrar a una fiscalizaciòn total de las Actas pendientes, y solamente espera para verificar tal labor, que la Compañía Administradora del Nacional se colo-

que en el plano que imponen las cláusulas claras y precisas de la Contrata de Anticresis que a continuación paso a discutir.

1.—Art. 1 (Contrata de Anticresis). El Contratista se compromete: (c) A ejecutar dentro del límite del propio crédito TODAS las obras necesarias de reparación, reconstrucción, nuevas construcciones necesarias en la vía, y a la dotación del material rodante y fijo correspondiente. El Contratista procederá a reconstruir de manera preferente la vía, y ejecutará las demás obras y dotará a la Empresa del material rodante necesario a medida que lo exijan las necesidades del servicio».

De los Libros de la Auditoría tenemos: Obras de reconstrucción, reparación, nuevas construcciones costeadas por cuenta de Gastos de Administración, y no por cuenta del millón, conforme debieron hacerse según el Art. 1, Cláusula (c) de la Contrata de Anticresis:

Balasto de la vía troncal	$	46.414.56
Durmientes creosotados y su colocación [1922-1923]	„	98.488.31
Clavos y otros materiales de reconstrucción	„	2.877.53
Puentes, armaduras y alcantarillas	„	34.624.00
Estaciones de Agua	„	556.27
Estaciones de Combustible	„	2.073.10
Líneas telefónicas	„	13.229.32
Gasto Total	$	198.263.09

Esta suma debe ser rebajada de la Cuenta de Materiales, porque con motivo de haberse llevado a cabo las obras descritas por Administración se ha privado al F. C. N. de su capacidad para comprar materiales por valor de $ 198.263.09.

La ya mencionada Cuenta de Materiales, abierta al F. C. N., sin la autorización del Gobierno que es el arrendador de la Empresa, cuenta que, a esta hora la suma do proporciones muy grandes, deberá aparecer en una contabilidad aparte, pues (Art. 1, cláusula [e]) es claramente entendido que en garantía del CREDITO MENCIONADO el Gobierno concede la Administración de la Empresa al Contratista.... De manera que, aunque esta Oficina cree que la Compañía y el Gobierno entrarán en algún arreglo sobre esta cuenta, las Actas mensuales debieran contener el Estado de Cuenta del

Nacional con la Cuyamel según la Contrata; es decir, el saldo del millón, el movimiento administrativo men ual, y los abonos al principal e intereses que se hagan cada mes, sin involucrar la cuenta corriente por materiales, no prevista en la Contrata de Anticresis.

II.—Art. 1, (f) Contrata de Anticresis. El Contratista se compromete: A aplicar los productos liquidos del Ferrocarril Nacional, una vez pagados los gastos de Administración, al pago preferente de los intereses de este crédito (de un millòn) y la sumas sobrantes a la amortización del crédito mismo». Dice la Auditoria: Abonado a los intereses de la Cta. Materiales

hasta Junio 30, 1924	$ 18.678.64
Abonado a cuenta corriente por materiales	„ 315.978.80
Total abonado a Cta. Materiales o intereses	„ 334.657:44

De manera que $ 334.657.44 deben ser abonados a intereses y principal del millón, de acuerdo con el Art. 1, cláusula (f) de la Contrata de Anticresis.

III.—Art. 14. (Contrata de Anticresis) Los sueldos fijos, actualmente consignados en el Presupuesto del F. C. N:, solo podrán modificarse de acuerdo con la Comisión Interventora».

Basta comparar los sueldos y el personal actuales con los que aparecen en las Planillas de 1920, para comprender y establecer que, esta cláusula, o mejor dicho este Artículo de la Contrata ha sido violado por el Gerente Especial Sr. Richards, quien aumenta o disminuye tanto el personal de la Empresa como los salarios, autocráticamente, sin ponerse de acuerdo con la Oficina Interventora. Culpa del referido Sr. Richards será si, con motivo de tales procedimientos arbitrarios, el Gobierno más tarde hace fuertes reparos en aplicación del Art. 14 citado, a la Compañía Administradora, por valor de todas las creaciones de empleos o aumento de los sueldos existentes en 1920, de los cuales el señor Richards no conserve una constancia escrita para probar que se han llevado a cabo de COMUN ACUERDO con la Oficina Interventora. Sinembargo esta Oficina entrará gustosa a discutir con esa Gerencia cada caso en particular, y cree que no será difícil llegar a un entendimiento satisfactorio para ambas partes. Unicamente aspira a que esa Gerencia se sirva llamar la atención del Gerente Especial del Nacional, para que

éste se ciña estrictamente a lo pactado entre el Gobierno y la Compañía en la tantas veces mencionada Contrata de Anticrésis, pues de otra manera surgirán dificultades serias en un porvenir cercano entre el señor Richards y la Oficina Interventora, encargada de velar por el estricto cumplimiento de aquella Contrata.

Con las reformas anteriormente apuntadas, esta Oficina no tendrá inconveniente en entrar a la fiscalización de todas las cuentas atrasadas con el objeto de llevar al día las relaciones económicas entre el Ferrocarril Nacional y la Compañía arrendataria.

Me es honroso suscribirme su muy Atto, y S. S.

R. BERMUDEZ h.

Copia al Señor Presidente de la República.

Copia al Señor Ministro de Fomento.

Como se ve, para realizar el gran ideal de progreso que encarna la redención del Ferrocarril Nacional; para levantar los departamentos de Santa Bárbara y Copán; para fusionar nuestros intereses con los de la hermana República de El Salvador; para pensar en la continuación del Interoceánico; para que los finqueros hondureños reciban todo lo que Dios les ha dado, no hay más que provocar el Tribunal de Arbitros, aclarar honradamente el monto de la deuda POR LA CUAL RESPONDE EL FERROCARRIL NACIONAL, y proceder a rescatarlo consiguiendo el dinero de finalidad más patriótica que habrá recibido Honduras en toda su Historia.

XII

UN DURO AL AÑO

No sé a donde he leído de *cierto niño* aldeano que por sus labores rudas como miembro de una servidumbre señorial recibía de sus amos un DURO AL AÑO.

Cada doce meses; cada vez que pasaban trescientos sesenta y cinco calvarios de doce horas cada uno aquel pobre niño recibia UN DURO.

El alma humana se queda *en suspenso ante tales* injusticias y se nublan las pupilas de lágrimas al solo pensar en la montaña de esfuerzo y en el zarzal de sufrimiento que para aquel niño representaba la posesión de *aquel duro.....Un duro al año!* Poca cosa en verdad ...!

Un grito de protesta emerge de los pechos honrados contra la infamia de la pueril recompensa. *Un año* de la vida de un hombre, sin duda alguna, vale más de un duro Son muchas las veces que este hombre habrá labrado la heredad extraña, habrá guiado los bueyes en *las dolorosas labores de las asequias,* o habrá ido a la fuente lejana en la búsqueda del agua clara para calmar la sed de los parroquianos del amo. Y luego recibir la recompensa oprobiosa de *un duro al año!*

Sinembargo este caso es de un pálido colorido comparado con otro caso escalofriante, en que no se trata de un *niño o de un hombre, sino de una* Gran Empresa, que, en la relatividad del caso, recibe todavía menos de un duro al año, luego de prestar servicios enormes a una vasta comunidad. Se trata de *nuestro Ferrocarril* Nacional. De esa Empresa ferroviaria que originó nuestra deuda externa que durante largos lustros hundió nuestro crédito en el exterior presentando a nuestra *patria, ante el concepto de los* extraños, como una nación insolvente. Hoy con múltiples esfuerzos, empleando para el caso los fondos de las rentas consulares, poco a poco el país va recobran-

do su crédito, al punto que se cree que, dentro de unos 30 años, habremos pagado la deuda, formidable para nuestras condiciones económicas, que originara la construcciòn de nuestro Ferrocarril Nacional.

Este Ferrocarril Nacional de Honduras, Empresa única de transporte ferroviario que se puede llamar nacional, representa actualmente un valor que pasa de seis millones de pesos, y llena una alta finalidad de progreso en la zona de Cortés. Iniciándose en el muelle de Puerto Cortés construido por la Cuyamel Fruit Co en la bahía mejor de Centro América, por cuenta del Gobierno de Honduras, recorre al través de una espléndida zona bananera una distancia de 96 kilómetros hasta llegar a Potrerillos. Con una legislación benévola que auspicia su desarrollo y protege su zona de influencia contra la competencia de cualquier otra Empresa similar, el Ferrocarril Nacional debiera dejar, ya que no una utilidad halagadora, siquiera el valor de los intereses sobre el capital invertido.

Pero con sorpresa leemos en la Memoria de Fomento que sus ganancias líquidas llegan a la ridícula cantidad de dos mil cuatrocientos dólares anuales. Que apenas puede pagar los intereses de una cantidad por la cual la ha tomado en anticresis la Cuyamel Fruit Company, y que la empresa se hunde, se hunde màs cada año que funciona, aunque está localizada en la mejor zona bananera del país y protegida por legislaciòn casera, que la ampara en sus negocios, contra cualquier competencia en su radio de acciòn. No sabíamos que en ningún país del mundo se construyesen ferrocarriles por deporte o filantropía. Creíamos que las Empresas de Transporte interpretaban funciones comerciales en las que el altruismo juega una carta secundaria. Cualquier estanco de barrio, cualquier pulpería, cualquiera docena de reses de ordeña en diez manzanas de repasto, cualquier negocito de refrescos, deja una utilidad anual de dos mil cuatrocientos dóllares. Seguirá Honduras soportando la afrenta y el ridículo de estos guarismos vergonzantes que dan una utilidad de doscientos dóllares mensuales a una Empresa que nos cuesta seis millones? Qué pensarán de esto los hombres que saben administrar bienes ajenos honradamente, haciendo que produzcan altos rendimientos? Podrá ser buena, eficiente y honrada, la

administraciòn de una Empresa de seis millones de duros que la hace producir doscientos dollares mensuales, lo mismo que cualquier negocito de refrescos? Será buena administración la de una Empresa que con sus seis millones de capital, y con un espléndido teatro de operación, y la protección decidida de las leyes *constitutivas del país, deje anualmente* GANANCIAS IGUALES A LAS QUE DEJA UN AUTOMOVILITO FORD POR RECORRER LAS CALLES DE SAN PEDRO?

Oh, sarcasmo! Y pensar que ha habido un Interventor, encargado de velar por los intereses de esa Empresa, que ha asegurado que hay CONTROL ADMINISTRATIVO Y QUE LA EMPRESA NO PRODUCE MÁS!

Un duro al año!

Un duro al año para un hombre es un SUELDAZO comparado con lo que gana nuestro pobre y aniquilado Ferrocarril Nacional en manos de la Compañía Administradora!

Oportunamente estudiaremos a base de documentación que existe en nuestro poder algunas de las causas porqué el Ferrocarril Nacional ha estado ganando con todo y su fuerte movimiento de transporte de guineos y caña, una suma menor que la que ganaba el niño de la hacienda. Sí, relativamente menor de un duro al año!

Hasta cuándo el Gobierno de Honduras tolerarà semejante desbarajuste? Porqué no reivindicar esa Empresa Nacional, o arrendarla a una Compañía que no sea competidora en los mismos negocios y, dándole todo el apoyo de las leyes en la cuestión de fletes de su zona de influencia, hacer que esa Empresa pague siquiera el interés del capital que representa?

Ah! Pobre Empresa Nacional, que devengas menos que el niño aquél de la hacienda, menos de un duro al año!

XIII

MOTIVOS CONCRETOS POR QUE NO PRODUCE EL FERROCARRIL MAS DE LO QUE PRODUCE CUALQUIER ESTANQUILLO DE ARRABAL: $200.00 ORO AL MES

En la Memoria de Fomento últimamente publicada se nos da la noticia, sensacional por cierto, de que el Ferrocarril Nacional produjo durante el año fiscal de 1926-1927 la cuantiosa renta de doscientos dólares mensuales. Veamos porqué.

En el mes de Junio de 1924, siendo el suscrito Interventor General del F. C. N. se hizo el cálculo del gasto que origina el transporte de la caña, y comparándolo con el flete que le pagaba al ferrocarril se encontró que, en vez del diez por ciento de utilidad que DEBIA DEJAR, SEGUN EL ART. 3º DEL CONTRATO DE ANTICRESIS dejaba una pérdida que fluctuaba entre el 10 y el 15%. Es decir, que para poder transportar BARATA la caña se tomaba dinero del flete del banano de los finqueros hondureños.

El flete del banano siempre ha sido una entrada muy apreciable para el F. C. N.—En rigor de verdad ese flete es el factor decisivo en la economía del Ferrocarril. Pero cercenándolo en esa forma ya no ayuda gran cosa.

Existe todavía en nuestro poder correspondencia en la que exigíamos que el Flete de la caña se alzara hasta donde lo determina el Contrato de Anticresis, y las contestaciones negativas de la Gerencia de la Cuyamel. Durante el corto tiempo que estuvimos al fren-

te de la Oficina Interventora realizamos una lucha tenaz y honrada en defensa de los intereses del Ferrocarril Nacional, y hoy excitamos a la Cuyamel Fruit Co., desde su Presidente hasta su Gerente para desmentirnos.

No sabemos si el flete de la caña ha sido llevado al nivel que le hace justicia a los intereses del ferrocarril, o si el ensanche en los cañales ha operado un aumento en el tráfico, y el aumento necesario en las entradas para que el flete de 70 CENTAVOS ORO POR CUALQUIER DISTANCIA deje una utilidad del 10 por ciento sobre el capital invertido en el transporte de caña, porque el análisis de las cuentas del ferrocarril le está vedado a los simples mortales como osotros; pero tenemos UN PRESENTIMIENTO MUY RAZONADO de que el ferrocarril continúa perdiendo dinero en el transporte de la caña de la Compañia y supliendo ese déficit con lo que se gana en el flete de los guineos.

A propósito del flete de caña, hay un detalle admirable. Entre Búffalo y La Lima se extiende una área de mil manzanas aproximadamente cultivada con caña de azúcar. Mil manzanas de caña producen cincuenta mil toneladas de caña anuales. El flete de cincuenta mil toneladas de caña a 70 centavos por tonelada CUALQUIER DISTANCIA, suma.....$ 35.000.00 oro anuales. Este extenso cañal está colocado en el corazón mismo de la zona de influencia del Ferrocarril Nacional. Lo toca. La Ley SOLO A EL le da el derecho de explotar sus fletes. Además, estando este gran centro cañero en las BARBAS del Ingenio de la Lima, el gasto de transporte es insignificante, y la ganancia resulta GORDA. Pero en vez de ser el Ferrocarril Nacional quien gane este flete QUE LEGAL Y MORALMENTE LE CORRESPONDE, lo explota la Cuyamel por el ramal Clandestino de Búffalo.

Otro detalle. En Julio de 1924 tuvimos, como Interventor del F. C. N., un día, una sorpresa algo grande, cuando vimos entre las cuentas cargadas al Ferrocarril Nacional una CUENTA POR FLETE DE PETRÓLEO ENTREGADO A LAS LOCOMOTORAS NACIONALES EN LA LIMA. Es decir, el Ferrocarril nuestro, Empresa que se gana la vida transportando flete, PAGA A LA CUYAMEL PORQUE LE TRANSPORTE SU PROPIO FLETE POR LA VIA DEL RAMAL DEL ULUA.

Esto es tan mostruoso que nos ahorramos hacer co-



mentarios al respecto. Nosotros exigimos entonces la remoción del Gerente Especial Sr. Richards, en vista de tal proceder, carente de honradez para la Empresa Nacional, pero el Sr. Zemurray, quien improbó su conducta desde luego, no creyó ese detalle de suficiente peso para remover a Richards, quien continuó triunfante en su puesto hasta que, por motivos diferentes, años más tarde, fue removido. El Ferrocarril Nacional, administrado con honradez, es una Empresa que produce dinero para sostenerse y para mejorarse o prolongarse. Es un buen negocio.

Pero para que el país vea en su beneficio siquiera una parte de las bondades que atesora en su mecanismo esa Empresa hondureña, se impone que el Estado la rescate de su actual postración económica, bajo los anillos extranguladores de la Contrata de Anticresis.

XIV

UNA EMPRESA QUE SE COMBATE A SI MISMA

Ilustramos este artículo con una fotografía que presenta a la marioneta o grúa del ferrocarril nacional, muy afamada en la construcción del puente clandestino de Santiago. Ahí están pintadas, bajo el alero del techo protector del martinete las iniciales inconfundibles y denunciadoras: F. C. N.

El puente de Santiago, como toda obra ferroviaria situada al Sur de la quebrada de Chasnigua, es desautorizado. Hasta la fecha el Gobierno no ha querido reconocer la existencia legal de esas construcciones, que restan vitalidad económica al F. C. N. sustrayendo los fletes de su zona de influencia, tan claramente definida en el Decreto No. 74 del 30 de Marzo de 1920.

Veamos lo que dice, en parte, el referido Decreto:

Art. 1.—El Ferrocarril Nacional, que tiene la categoría de una Empresa Nacional, cuyas bases de contrata y construcción se suscribieron antes que toda otra

contrata sobre una vía férrea particular, y que está protegida por el dominio Eminente del Estado, puede seguir en su trazo cualquier rumbo en la superficie del país.

Art. 2o.—Con el propósito de no obstaculizar las vías ferroviarias particulares, y salvo lo prescrito en el Art. 1o., declárase Zona de Influencia, es decir, Campos de Explotación y Centros de Producción del Ferrocarril Nacional, las regiones siguientes:

PRIMERA SECCION: *De Puerto Cortés a Pimienta* con estos límites: de Omoa, por la playa del mar, hasta la playa del río Ulúa; de este punto, aguas arriba del río, por la margen izquierda, hasta encontrar el Ramal Nacional de Mata de Guineo; de allí, siguiendo el límite de la zona del DERECHO DE VIA de este ramal hasta encontrar el río Chamelecón; de allí por la margen izquierda de este río, aguas arriba, hasta La Lima, límite Sur del terreno Mata de Guineo; de allí por el límite Sur del indicado terreno, hasta la desembocadura del río Chasnigua en el Ulúa; de allí por la orilla izquierda de este río, hasta la Pimienta.....»

SEGUNDA SECCION:—Comprende desde la Pimienta hasta Cajón, o sea la desembocadura del Sulaco sobre el Humuya, siguiendo el talud de este último río. Esta Sección quedará limitada así: de la Pimienta se atravesará el río y se seguirá aguas abajo, sobre la margen derecha del río Ulúa, atravesando la desembocadura del río Comayagua hasta llegar a la línea divisoria entre el terreno de Rancheria y el de Guanchia; de este punto se seguirá hacia la derecha sobre dicha línea hasta su terminación al pie de los cerros, de allí al oriente hasta atravesar la cordillera. Quedarán dentro de esta Sección los valles de Cuyamapa, del alto Ulúa, del río Blanco, etc..... .

Es indiscutiblemente audaz haber construido los ramales de Búffalo, Travesía, Santa Ana, Santiago, y Guanchía a Santa Rita, a espaldas de la Ley, dentro de la zona claramente definida como ZONA DE INFLUENCIA del Ferrocarril Nacional. Esta Zona de Influencia, en las primeras dos Secciones del Interoceánico ha sido violada sin ningún reparo por la Cuyamel Fruit Co.

Pero no para allí la cosa. La construcción de puentes sobre los ríos navegables, como el Ulúa, es algo que está sujeto a la reglamentación del Gobierno, aquí co-

mo en todas partes, ya que el Gobierno es el encargado de velar por la no interrupción de las vías fluviales de comunicación y transporte, así como de velar por la protección de los intereses creados en su jurisdicción bajo el amparo de las leyes. La Cuyamel Fruit Co., sinembargo, parece no tomar en cuenta en lo absoluto al TAL Gobierno de Honduras, pues sin poder siquiera alegar buena fe en sus procedimientos ya que los principios mencionados no son nuevos, ha procedido a construir, como en efecto ha construido el puente de Santiago sobre el río Ulúa, en Santiago, cinco kilómetros abajo de Pimienta, conectando con él los ramales clandestinos violadores de la Primera Sección del Interoceánico, situados entre el Chasnigua y el Ulúa, con los ramales clandestinos de Guanchía y Santa Rita, violadores de la Segunda Sección del Interoceànico arriba descrita. Y en estos mismos momentos se está construyendo otro ramal que tenemos entendido que es también clandestino porque empalma con el ramal del Ulúa, FUERA DEL TERRENO DE MATA DE GUINEO, y en ninguna parte hemos podido constatar que se hayan llenado los requisitos legales necesarios para llevar a cabo, lícitamente, tales obras. Nos referimos al ramal para la explotación de «Montañuela» de Juan Midence.

Deciamos que para dar estos pasos así, en la forma en que los da la Cuyamel Fruit Company, se necesita una buena dosis de audacia; pero nuestro asombro crece cuando vemos que para tales construcciones que atentan contra la existencia del Ferrocarril Nacional, SE UTILIZAN PRECISAMENTE LAS MAQUINARIAS E IMPLEMENTOS DEL PROPIO FERROCARRIL NACIONAL Allí tenéis para muestra, el Martinete del Nacional funcionando para construir el puente clandestino de Santiago. Allí tenéis el ejemplo raro de una Empresa combatiéndose a sí misma, COOPERANDO EN LA MERMA DE SUS INGRESOS, PRESTANDO APOYO A SUS COMPETIDORES PARA QUE MÁS PRONTO LA DEJEN FUERA DE COMBATE. Y el puente de Santiago ha surgido, amparado por la soledad, y por la complicidad de nuestra propia indiferencia ante los problemas más vitales e interesantes del país.

El Ferrocarril Nacional ayuda en la construcción de obras que tienden a su ruina.

Y cómo es posible este admirable fenómeno? Muy

sencillo! El Gerente Especial del Ferrocarril Nacional presta o alquila al señor Gerente Especial del Ramal de Mata de Guineo (Las dos Gerencias Especiales encarnan en un solo empleado de la Cuyamel) lo que aquél necesita para verificar ciertos trabajos. El Martinete, por ejemplo. Y no tiene ninguna responsabilidad, ya que ese caballero, como empleado del Ferrocarril Nacional, ICNORA para qué lo quiere el mismo caballero como empleado de la Cuyamel; que, de saberlo, no haría tal cosa como cooperar al aniquilamiento de la Empresa que administra, por que eso NO SERIA MUY HONRADO..... Estamos?

La tristeza del Inca vale nada frente a esta gran tristeza de un Ferrocarril Nacional que se ve obligado a tirar con su propia mano la cuerda que ha de ahorcarlo! Y pensar todavía que hay quienes enmudecen ante las injusticias de una Compañía extranjera hacia los intereses más vitales de su tierra!

Hay que redimir ese Ferrocarril inmediatamente. Acaso no son suficientes los motivos que hemos discutido por la prensa para abrir los ojos de la conciencia a los hondureños honrados?

XV

HAY QUE REHONDUREÑIZAR PUERTO CORTES

Hay en la costa atlántica de Honduras un puerto que todavía podemos aspirar a que sea un puerto hondureño: Puerto Cortés.

Los demás puertos ya son ajenos; los hemos vendido o los hemos regalado. Puerto Cortés solamente está hipotecado por correr por su calle principal el Ferrocarril Nacional que la Cuyamel tiene en Anticresis.

Si los hondureños de hoy tenemos el gesto de rehondureñizar totalmente ese Puerto que se acoda sobre el ribazo de la mejor bahía de Centro América, nuestros hijos recojerán el fruto de nuestro desvelo en la forma de una Patria cuyo corazón late con

latidos propios, en la conmovida y cosmopolita visión de su única pupila viva abierta hacia el resto del mundo: PUERTO CORTES.

Y decimos que se puede aspirar a que sea hondureño ese puerto, porque en la actualidad no lo es: en el muelle que es la garganta entre Puerto Cortés y Campo Rojo se anuda como un puño crispado que lentamente extrangula, el control de la Cuyamel. En la bahía que es la sangre del organismo del Puerto, como un veneno preventivo contra el *levantamiento* de comerciantes y agricultores hondureños, rechazando el acercamiento de la competencia capaz de originar el alza de los precios, se diluye la influencia de la Cuyamel; en el ferrocarril, cordaje vital del puerto, la Contrata de Anticresis de la Cuyamel, tal un boa constrictor formidable, rompiéndole las vértebras de la economía, le prepara una lenta y angustiosa agonía. Y así, con el puño crispado del control de la Cuyamel sobre su garganta; con el veneno de la influencia cuyamélida diluído en la sangre de su bahía, y con el boa constrictor de la Contrata de Anticresis enroscado *sin piedad sobre su economía como una tenaza de* la Inquisición, Puerto Cortés no es un puerto de Honduras actualmente, es un puerto de la Cuyamel Fruit Co

Sí, un puerto de la Cuyamel. Funciona bajo un dominio extraño, como Omoa, como Tela, como Ceiba, como Puerto Castilla.

Solo que en Omoa la Cuyamel construyò un muelle propio y el ferrocarril de Cuyamel; en Tela, la Tela R. R. construyó su muelle e hizo los ferrocarriles de Progreso y de Jilamo; en Ceiba la Standard hizo su propio muelle y sus ferrocarriles a Jilamo, Balfate y Sava; en Castilla la Truxillo R. R. construyó su muelle e hizo sus ferrocarriles a Olanchito y a las regiones del Coco o Segovia; pero en Puerto Cortés EL GOBIERNO CONSTRUYÓ EL MUELLE (léase el Art. 5 del Decreto Nº 93 de 25 de Marzo de 1918) y TAMBIÉN LOS PRIMEROS 96 KM. DEL FERROCARRIL INTEROCEANICO, PARA QUE LA CUYAMEL FRUIT EXPLOTARA ESA EMPRESA, por haber prestado un millón de dollars a la misma Empresa con el objeto de hacerle ciertas reparaciones a la vía, y de dotarla de aquel material rodante que, capacitándola para el tráfico pesado, la pusiera en condiciones de transportarle a

la Cuyamel Fruit Co el Ingenio de La Lima desde Puerto Cortés hasta La Lima.

El muelle de Puerto Cortés, construido por cuenta del Gobierno, con la obligación por parte de la Cuyamel de entregarlo inmediatamente al Gobierno.

El Ferrocarril Nacional construido por el valor que representa nuestra deuda externa, que pagaremos con las rentas de los consultados de Honduras en todo el mundo, en el término de 30 años.

La bahía de Puerto Cortés, el oasis de las naves inquietadas por los vendabales de alta mar, la ilusión tranquila del arribo al trópico, sin zozobras de vendabales o tormentas, con que van soñando los marinos sobre el encrespamiento de los vòrtices!

La ilusiòn segura de tener un puerto propio, un puerto a donde los hombres puedan parlar el español criollo sin ser vistos como diablos exóticos por la gerigonsa de su expresión; el orgullo de tener una pupila hondureña del país abierta sobre el Atlántico hacia América y Europa.

Todo eso entregado por un millón de dollars, por un ruin millón de dollars que sirvieron para componer la vía para los fines necesarios a la misma Compañía que hacía el préstamo!

Tú, lecror, eres hondureño? No te hierve la sangre ante estas cosas? No pondrás tu grano de arena en la redención del F. C. N? No lucharás porque un dia cercano puedas llegarte al muelle de Puerto Cortés y en vez de encontrarte con un jamaiqueño de tez oscura que os diga: «No trespassing!! Get out!!!» te sonría el «cariño trigeño» de un criollito que te diga "pasa adelante, viejo; acaba de llegar un barco de la vieja Albión mejorando los precios de la fruta de los finqueros paisanos...?

XVI

EL MUELLE DE PUERTO CORTES

(CONCESION DE MATA DE GUINEO Y MUELLE DE PUERTO CORTES)

Decreto Nº 93 «Art. 5º—El Contratista se compromete a construir un muelle en Puerto Cortés con la longitud necesaria para que dos vapores, etc. El muelle deberá terminarse en el plazo de tres años Y SER ENTREGADO AL GOBIERNO, quién tendrá la administración fiscal de él, cobrando la aduana sobre las pòlizas el impuestode muellaje según tarifa.PARA EL PAGO del muelle, cada mes la aduana entregará al contratista el 25% de la cantidad recaudada, siendo entendido que las reparaciones que hayan de hacerse a dicho muelle se harán del producto bruto. Si por algún evento hubiere algún saldo por cubrir a los setenta y cinco años, se entenderá cancelado por el solo vencimiento de dicho plazo....»

Art. 13—«.....y gozará de la exportación libre de todos los productos agrícolas o industriales que tengan el mismo privilegio en el Ferrocarril Nacional» Adición. Decreto Nº 89: «La exportación de ganado y de productos del país, naturales o manufacturados, queda libre del impuesto de muellaje, SEGUN LO DISPONE EL CITADO DECRETO NO. 63.

El Decreto Número 63, como todas las leyes del país, puede ser reformado o derogado, y el perdón del impuesto de muellaje a los productos del país que salen de Mata de Guineo, está subordinado al período de vigencia de tal decreto.

En los actuales momentos el Muelle de Puerto Cortés para la cancelación de su valor a la Cuyamel, necesita que se establezca el impuesto de muellaje sobre el guineo. El día que se establezca sobra los guineos que trasporta el Ferrocarril Nacional, automáticamente que-

da establecido sobre los que salen por el Ramal del Ulúa, y esto significa una suma mensual respetable, con la que en tiempo relativamente corto se cancelará el valor del muelle a la Cuyamel.

En Dic. de 1922 el muelle de Puerto Cortés costaba al Estado $ 445,331,26 oro; de esta fecha para acá han habido reparaciones que la Cuyamel ha cargado al Gobierno.

El Dr. José Blas Henríquez, Ministro de Fomento, en diciembre de 1924 previno a la Gerencia de la Cuyamel la entrega formal del muelle de Puerto Cortés; pero la Compañía pretextó no tener a mano los Libros Mayores en donde constaba al detalle el costo de la obra, y con esta demora se llegó al cambio del Gobierno, a la sustitución de Henríquez por el Ing. Rafael Diaz Chávez, y con el cambio de personal en el Ramo de Fomento no se habló más de la entrega del Muelle. Y así han pasado cuatro años más.....

También manifestó la Gerencia de la Cuyamel al Ministro de Fomento que la Compañia tenía a su cargo el muelle SOLAMENTE PARA SU CONSERVACION SIN PERCIBIR DEL GOBIERNO EL 25% SEGUN CONTRATA.

El impuesto actual del muellaje es algo insignificante, y con «no cobrar» su 25% al Gobierno la Cuyamel lo único que hace es preparar un nuevo enredo económico para el país en él porvenir. Quizá por el hecho de no cobrar la Compañía esa pequeña suma, la Cuyamel se cree con derecho para manejar el muelle como propio, y ejerciendo un control absoluto sobre èl, derivar la ventaja de impedir cualquier competencia que a favor de los finqueros paisanos pudiera presentarse en el mercado de sus bananos. En efecto, a qué Compañia se le ocurriría venir a comprar guineos a Honduras, en competencia con la Cuyamel, que tiene a su disposición las dos tenazas que pueden aniquilar a un competidor, la vía única de transporte, el ferrocarril Nacional, y el puesto único de embarque, el muelle de Puerto Cortés?. Y que no se nos diga que la Cuyamel tiene la «obligación» de hacer esto o aquello. En el terreno de la práctica está demostrado que con todo y sus «obligaciones» hacia sus competidores, al solo llegar al puerto los aniquila, no por su fuerza econòmica, sino por su «posición respecto al muelle y al ferrocarril».

Quiénes son los directamente damnificados por esta situación? Quiénes son los que sufren por que la Cuyamel no ha entregado el muelle? Los finqueros hondureños. Para que a estos luchadores del país, que en luchas tremendas contra los vientos, contra el chapulín, contra las inundaciones, no se les agrave la situación, es imperioso que se reciba cuanto antes el muelle de Puerto Cortés; y como una consecuencia lògica de este paso, que se redima el Ferrocarril Nacional. Con el muelle y el Ferrocarril en poder del Gobierno, el pueblo hondureño no DORMIRIA sus grandes proyectos como la construcción del Ramal de Trinidad; y sobre todo, se despejaría al punto el horizonte de los productores del oro verde, que cansados de tanta injusticia, y desesperados de no obtener ninguna de las ventajas a que tienen derecho, con frecuencia venden sus parcelas por precios irrisorios a la misma Compañía competidora para quedar más tarde sirviéndole de peones.

Que se abran las pupilas de los hondureños conscientes a estos problemas trascendentales que se agitan en la base misma de la vida de la Costa Norte!

XVII

ESTO REZA CONTIGO CIUDADANO HONDUREÑO

LA MONEDA HONDUREÑA ES RECHAZADA EN EL FERROCARRIL NACIONAL

En la Empresa del Ferrocarril Nacional no PASA la moneda nacional. En las transacciones de esa Empresa Nacional únicamente se acepta la moneda americana. Nuestros soles, nuestras pesetas, nuestros reales, NO PASAN. Y es una Empresa Nacional.....

Pero está arrendada a la Cuyamel Fruit Company.

La moneda hondureña no puede comprar el derecho de viajar en los trenes del Ferrocarril Nacional. Unicamente el GREEN BACK.

Y qué es la moneda hondureña? Es un trozo de plata de buena ley, que lleva impreso en alto relieve el escudo de la República.

Pero esa moneda que tiene un valor intrínseco igual a su valor nominal, y que además lleva el escudo de Honduras, en el Ferrocarril Nacional, NO PASA. Comprendes lo que eso significa, ciudadano hondureño? El trozo de plata rutilante, con el escudo que tú veneras y que encarna todos nuestros idealismos colectivos, echado a la circulación por el Gobierno, no puede traspasar los umbrales de la oficina de billetes del Ferrocarril Nacional, para comprar un pasaje ni para cancelar un recibo de fletes. En cambio allí impera el papel moneda de una nación extraña. Comprendes bien, ciudadano hondureño, lo que eso significa?

Siempre es una afrenta el que sea rechazada nuestra moneda en nuestra propia patria, por quienquiera que lo haga. Pero todavía es menos grave que lo hagan las Compañías extranjeras en sus Empresas propias, aunque aún ellas parece que cobran la tendencia progresiva de aceptar universalmente la plata, con exclusión de los billetes hondureños, por falta de respaldo. Pero lo bochornoso surge cuando se rechaza la moneda hondureña en una Empresa que se denomina NACIONAL. O es acaso esa denominación un sarcasmo? Acaso ese NACIONAL pospuesto a la palabra «Ferrocarril» no es màs que una mueca con que se subraya el nombre de la Empresa que más sacrificios económicos y morales ha costado a Honduras?

Creemos que no debiera ser así.

Los interventores del Ferrocarril Nacional jamás han dicho media palabra sobre estos delicadísimos asuntos, que hieren a fondo la dignidad del país. Los hondureños humildes que vienen del interior del país con su grupo de monedas envueltas en el pañuelo, con frecuencia pierden el tren, porque no llevan GREEN BACKS y nadie quiere hacerles el cambio.

La dignidad del país exige que se rescate el Ferrocarril Nacional del poder de la Compañía Administradora, para que de las puertas de esa Empresa, hija de los sacrificios y de las angustias de todos los hondureños, no se rechace la plata del país, el disco de pálido metal sobre cuyo dorso se encrespa la serenidad augusta del escudo de la República, el escudo que todos veneramos de la cuna a la tumba, el símbolo de nuestra dignidad y de nuestra autonomía!

Y una vez rescatado, ya hablaremos sobre firmes bases, de la construcción del Ramal de Trinidad, primera sonrisa que irradiará en los horizontes de la prosperidad de los departamentos de Occidente.

Tú, lector, eres un ciudadano hondureño? O eres extranjero y tienes cariño a la tierra que te brinda hospitalidad? Todo esto reza contigo! Hay que apoyar a los que sustentan los ideales de redención que han de abrir a la patria los portales dorados del mañana! Contribuye con tu esfuerzo, o con tu idea, al rescate inaplazable del Ferrocarril Nacional! Ayuda a que mejore Honduras!

XVIII

LA INDIFERENCIA DE LA PRENSA HONDUREÑA FRENTE A LAS GRAVES DIFICULTADES DEL FERROCARRIL NACIONAL

Ante la campaña que hemos abierto para demostrar al pueblo y al Gobierno hondureños la necesidad de rescatar al Ferrocarril Nacional de manos de la Cuyamel Fruit Co, para evitar su hundimiento econòmico definitivo, para proteger a los cultivadores de bananos, y para hacer viables proyectos de gran importancia relacionados con el problema de transportes en el Norte y Occidente del país, la prensa, TODA LA PRENSA INDEPENDIENTE ha guardado silencio.

Por qué guarda silencio la Prensa Independiente sobre asunto tan vital para Honduras? Por qué callan al respecto los periódicos que no son puramente políticos, El Cronista, La Tribuna, El Norte, El Marino?

En nuestro medio ambiente desprovisto de novedades, la feria de Comayagüela la luz eléctrica de Ocotepeque, la Virgen de Suyapa, un torneo de sopapos, el cumpleaños de doña Segismunda, son motivos suficientes para llenar las columnas de los diarios, y agitar las telarañas del telégrafo, de àmbito en ámbito, como si se tratara de una gran sensaciòn. Sobre una tarifa Municipal ha editorializado una quincena un diario hondureño.

Qué pasa, entonces, qué obscuros resortes extrangulan las voces veraces de la Prensa Independiente, cuando se trata de poner en claro todo lo relacionado con el Ferrocarril Nacional, para preparar su rescate y el recibo del muelle de Puerto Cortés? No es interesante acaso para esa Prensa el problema de esta Empresa Nacional, originadora de nuestra Deuda Externa? O acaso no tienen la obligación los periodistas hondureños de abogar por el levantamiento de la zona de Cortés, por el acercamiento con la hermana República de El Salvador, por el mejoramiento del negocio de bananos, especialmente en lo que se relaciona con los productores paisanos?

Extraña misión, entonces, la de la Prensa Independiente!

Que ya no sea por patriotismo, que ya no sea por hacer algo en favor de los intereses vitales de Honduras; que no sea por *favorecer a ningún agricultor* del país que produce bananos en la zona de Cortés, nos parece que el periodismo independiente debiera tomar en cuenta la referida campaña y hacerle ambiente siquiera en vía de información.

Todo hondureño debe hacerle ambiente a esa campaña en favor de los intereses de los hondureños. Hacerle el vacío, es luchar contra Honduras. Callarse es hablar muy alto contra la patria en favor de los intereses de la Compañía Administradora. Enmudecer cuando se defiende el pan de los hondureños contra una Compañía extranjera, es hacerse cómplice, en las lúgubres maquinaciones de esa Compañía. Que no? Preguntad al pueblo qué piensa de los patriotas que callan cuando debieran gastar su pluma en defensa de los intereses nacionales. Preguntad al público qué opina de los periódicos que se llaman INDEPENDIENTES y que NO SE ATREVEN a reclamar para Honduras contra cualquier Compañía las ventajas a que tienen derecho los hondureños. Preguntad al pueblo sensato qué infiere de la actitud de la Prensa Independiente por su obstinado silencio siempre que se trata de quitar el Ferrocarril Nacional a la Cuyamel Fruit Co., y de que se reciba el MUY NUESTRO muelle de Puerto Cortés.... Esperamos el gesto de los periódicos mencionados, en favor del Ferrocarril Nacional, si no lo tienen, ya el pueblo sabrá a

qué atenerse. Si no lo tienen, ya el público sabrá adivinar DE QUE METAL está hecho el puño que extrangula la voz de la verdad al bajar por sus Columnas hasta la conciencia nacional.

XIX

LA VOZ DE EL NORTE FRENTE A LOS PROBLEMAS DEL F. C. N.

«EL PASO POR CAMPANA.—Nos aseguraba esta mañana una seria persona que lo del viaje a Tela, vía Campana, es puro blof. «La cuestión», nos dijo, «está peor que antes. No es la primera vez que se queda uno varado en Campana o en Melcher....» (Tomado de El Norte, periódico Cuyamelista de don Vidal Mejia, 28 de Agosto de 1928.)

El CHORRO de pasajeros que hace el viaje entre San Pedro y Tela por la nueva vía de Campana, al leer la gacetilla anterior publicada en El Norte, ante la suma de mala fe que encierra, se queda estupefacto. En efecto, qué se logra con aprovechar la ruta de Campana para viajar entre San Pedro y Tela? Bajemos al detalle:

Por la ruta de Campana.		Por la ruta de Omonita	
Pasaje de San Pedro a Campana.....	$ 1.29	Pasaje de San Pedro a Búffalo.....	$ 0.39
Pasaje de Campana a Melcher.....	„ 0.75	Pasaje de Búffalo a Omonita....„	0.77
Pasaje de Melcher a Tela.....„	1.25	Pasaje en la barca de Omonita .....„	0.25
		Automóvil del Ulúa a la Estaciòn..	0.25
		Pasaje de Progreso a Tela.....„	2.25
Gasto total (vía Campana)	$ 3.29	Gasto total vía Omonita)	3.91
Tiempo invertido, 4 horas 45 minutos..		Tiempo: 9 horas	

Ganancia en dinero yéndose por Campana..... $ 3.91-$ 3.29 o sean $ 0.62 oro.

Ganancia en tiempo yéndose por Campana 9-4, h. 45 minutos o sean 4 horas 1/4.

El equipaje en Omonita paga extra en la barca.

En las gasolinas entre Campana y Melcher, todo pasajero tiene derecho a llevar GRATIS 100 libras de equipaje.

La conección es perfecta. Los itinerarios actuales se han publicado y hasta la fecha no se registra un caso, un solo caso, DE QUE ALGUIEN SE HAYA QUEDADO VARADO EN CAMPANA O EN MELCHER. Estos son los hechos. Excitamos a cualquier hombre HONRADO para que nos desmienta.

En la conección vieja por Progreso la Tela R. R. cobraba $ 2.25 por pasaje entre Progreso y Tela. Hoy solo recoge $ 1.25 entre Melcher y Tela En todo pasajero que viaja entre Tela y San Pedro Sula la Tela R. R. pierde $ 1.00 oro.

La Cuyamel pierde los $ 0.77 oro del pasaje entre Búffalo y Omonita en cada pasajero que viaja de San Pedro a Tela por Campana, o viceversa. En cambio, nuestro Ferrocarril Nacional, en vez de ganar solo $ 0.39 que es el pasaje entre San Pedro y Búffalo, recibe ahora $ 1.29 oro que es el pasaje entre San Pedro y Campana. Es decir, tiene una GANANCIA de $ 0.90 en cada pasajero que viaja entre San Pedro y Tela.

Y el Puerto fluvial de Campana se ha levantado como espuma, por la abundancia del Tráfico. Mientras que Progreso nada ha sufrido con este cambio ya que la importancia de Progreso no aumenta ni disminuye por el hecho de que el tren ordinario de la Tela lleve unos cuantos pasajeros de más o de menos.

Se ha calculado que en fletes y pasajes la conección por Campana causará un aumento en los ingresos del F. C. N. de quince a veinte mil dólares anuales.

Resumiendo: la conección por Campana economiza $ 0.62 oro en pasaje a los pasajeros; les ahorra cuatro horas y cuarto de tedio y aburrimiento en el coche del ferrocarril; les ofrece una ruta variada y pintoresca; ha dado vida a un puerto fluvial hondureño; si se viene de Tela hay la oportunidad de llegar a San Pedro a las 9 1/2 a. m., arreglar sus negocios y regre-

sar a la 1½ p. m. rumbo a Tela a donde se llega a las 6. Y, sobre todo, esa ruta CAUSA UN AUMENTO DE QUINCE A VEINTE MIL DOLARES A LOS INGRESOS DEL AGONIZANTE FERROCARRIL NACIONAL que tanto los necesita. No debemos olvidar que el año fiscal anterior esta enorme Empresa, bajo los silicios de la Contrata de Anticresis, solo produjo doscientos dollars de utilidad mensual, lo mismo que cualquier estanquillo de barrio....

Por este beneficio para el público, y para Honduras, El Norte no está contento. La gacetilla que nos sirve de epígrafe no puede ser más clara: El Norte abre campaña para hacerle mal ambiente a la conección por Campana El Norte, con un sistema muy suyo, pretende engañar al público para que no viaje por la mejor vía: por la via cómoda y barata. El Norte quiere que el público gaste más dinero, se moleste más, y sobre todo que se le anule al Ferrocarril Nacional ese ingresito de quince a veinte mil dollars anuales que tanto necesita. Y todo eso por qué? La razón es transparente: Porque la Cuyamel Fruit Co pierde los $ 0.77 de los pasajes entre Búffalo y Omonita, y El Norte, periódico Cuyamelista, tiene obligación de defenderle esos centavos a la Cuyamel, aunque sea contra sus paisanos y contra el Ferrocarril Nacional.

Oye tú, lector, compatriota mío, no te parece muy triste eso que sucede? Pobre Patria, que los que más te cantan su cariño, son los que, con mayor disimulo te hieren.... !

A la sombra de la desastrosa Contrata de Anticresis se ha creado una situación de hecho en Cortès y Yoro, que hiere a fondo el decoro y el derecho de Honduras, y hace que la Cuyamel necesite de la influencia de la Prensa para cegar las pupilas de la Nación a las tremendas responsabilidades de sus abusos. Reivindicado el Ferrocarril Nacional de manos de la Cuyamel Fruit, aniquilada la Contrata de Anticresis, ya no tendrá razón de ser esa fuerza espantosa que obliga a un periodista hondureño a luchar contra los mismos intereses de su casa.

Rescatado el Ferrocarril Nacional, la Cuyamel pajará en paz a la conciencia del periodismo hondureño, que hoy tiene sujeta por medio de sueldos men-

suales o por los grilletes de la deuda pecuniaria o de la gratitud.

El vuelo libre del pensamiento, la autonomia del Cuarto Poder en Honduras, exigen la demolición de esa Bastilla del espíritu de muchos hombres de pluma que constituye la Contrata de Anticresis.

En la Costa Norte no habrá prensa de verdad mientras esté en vigor la Contrata de Anticresis y funcionen como clandestinos los ramales de la Cuyamel al sur de Chasnigua.

No habrá Prensa hasta que se redima el Ferrocarril Nacional.

XX

LA VOZ DE EL MARINO FRENTE A LOS PROBLEMAS DEL MUELLE Y EL F. C. N.

El Marino de Puerto Cortés publica un Editorial intitulado NUESTRA OPINION, al que tenemos el gusto de referirnos.

Para principiar, queremos aclarar un concepto que se nos atribuye. Nosotros no nos CONDOLEMOS del silencio de la Prensa Independiente sobre la campaña de liberación del F. C. N. que hemos emprendido. Simplemente lo CONDENAMOS porque a las claras trasciende a COMPLICIDAD. Y esto dicho, vamos adelante.

«No hay un solo hondureño que piense qué hay necesidad de abrir campaña para la liberación del Ferrocarril», dice El Marino. Vamos a pedir la venia del estimado editorialista por no estar de acuerdo con su ilustrada opinión. Apenas hay que llegarse a las Oficinas en donde está el archivo del telégrafo para convencerse de que millares de firmas de particulares respaldaban la solicitud de arrendamiento del F. C. N. por el plazo de SETENTA AÑOS, que fue presentada al Gobierno hace un año, poco más o menos. Y

hay además muchas otras firmas de personas conscientes que desde las tribunas de la Prensa han prodigado elogios atronantes a la Compañía arrendataria de la Empresa referida. Y nosotros nos resistimos a creer que la mayor parte de esas firmas hayan sido dadas con aviesas o antipatrióticas intenciones. Queremos creer que han sido dadas porque los firmantes ignoraban que arrendar el Ferrocarril Nacional significa estancar el progreso del interior de Honduras por un tiempo igual; porque ignoraban que, con ese arriendo se ponía un paréntesis de setenta años a la confraternidad comercial que Honduras y El Salvador están llamados a fomentar cuanto antes, por razones de geografía, de lógica y de conveniencia; porque ignoraban que los veneros de riqueza inmediatos como Trinidad quedaban por setenta años esclavizados al uso retrógrado del buey y de la carreta en vez de aprovecharse del ferrocarril para ser prósperos y ricos; porque ignoraban, en fin, que nuestro gran ideal de Patria que encarna en el Interoceánico, y nuestro gran ideal de Comercio que se define en el Ferrocarril de Occidente, están extrangulados, por el momento, por el nudo corredizo de la Contrata de Anticresis, y acabarían de ahogarse con el Arrendamiento que humildemente rogaban al Gobierno que otorgara. Se recomendaba un paso fatal para el país, por ignorancia.

Y, para abrir los ojos de la conciencia nacional a la verdad desnuda de estos asuntos se imponía una campaña de Prensa. Y nosotros hemos tenido el privilegio de ser ese hondureño que la ha considerado necesaria y que la ha emprendido. Ni una sílaba tenemos que decir contra la Cuyamel Fruit Co., excepto en lo que lesiona los intereses patrios. No hay en nuestra labor un rastro de saña o de pasión. No somos parciales como pretende El Marino: pero sí somos veraces. Si algunas verdades lastiman intereses y susceptibilidades, la culpa es de los hechos consumados, no nuestra. Pero, ya que El Marino lo quiere, hablemos del Muelle de Puerto Cortés. El Gobierno no ha dejado de recibirlo para evitarse el pago de una insignificante cuota equivalente al 25 % del impuesto de muellaje, si no porque no se lo han querido entregar. Con fecha 11 de diciembre de 1924 el Dr. José Blas Henríquez, entonces Ministro de Fomento, previno a la Gerencia

de la Cuyamel la entrega formal del muelle. La Gerencia puso evasivas que duraron hasta que el Gabinete fue sustituido por otro, y después, Ud. sabe lo que ha sido después..... Por otra parte el impuesto de muellaje, en la actualidad es algo muy pequeño. El Decreto No. 89, adicional al No. 93, declarando LIBRE DEL IMPUESTO DE MUELLAJE EN PUERTO CORTES AL GANADO Y A LOS PRODUCTOS DEL PAIS NATURALES O MANUFACTURADOS mató el impuesto de muellaje. Seguramente que el Gobierno no se ha estado enriqueciendo por el hecho de no pagar ese 25% a la Cuyamel..... Pero en donde El Marino nos sorprende de verdad, es cuando dice que en el momento de liquidación de cuentas con la Compañía el Gobierno tendrá que pagar necesariamente a la Compañía el tanto por ciento de las entradas que le *corresponden según contrato*, pues el Gobierno momentáneamente se está evitando ese pago. Es decir que ese 25% de muellaje se le está cargando al Gobierno. Esto nos recuerda un episodio curioso que vamos a narrar. En cierta ocasión un propietario de un valiosísimo predio urbano, hizo construir un edificio comprometiéndose a pagar el valor del edificio a plazos, con el producto de una parte de la renta del edificio. Pero el constructor, enamorado de su obra, cuando terminó la casa se instalò en ella y fué necesaria la mano de la autoridad para poner las cosas en su puesto. Ni más ni menos: la historia del muelle de Puerto Cortés. Solo que el Constructor de la casa no COBRABA SU CUOTA ESTIPULADA EN EL CONTRATO *mientras estaba en posesión de la casa, mientras* que según la opinión de El Marino el Gobierno de Honduras deberá pagar oportunamente las cuotas retrasadas desde 1922 para acá AUN SIN HABER RECIBIDO LA OBRA. No vemos muy justo eso de que se permita a la Cuyamel usar el muelle como propio; con perjuicio para todos los demás, sin que el gobierno meta mano en nada de lo que al muelle se refiere, y que ADEMAS LE PAGUEMOS A LA CUYAMEL PORQUE LO USE. Más justo nos pareciera que la Compañía pagara al Gobierno una suma mensual de renta por haber usado en beneficio de sus intereses una obra ajena.

Que no lo hemos pagado? Bueno; pero ahí está

la Contrata de Construcción para arreglar eso de acuerdo con la ley. Que nada nos cuesta? Bueno, pero ahí están unos libros en que aparecemos adeudando por ese muelle muy cerca de medio millón. Y además está construido en EL PREDIO URBANO VALIOSISIMO que es nuestro, y que vale mil veces más que el muelle: la bahía de Puerto Cortés.

«Que el Gobierno» se beneficia del muelle? De qué manera?. Tanto como se beneficia con el muelle de Tela o de la Ceiba! Un muelle ajeno en nuestra costa, nada más! Una bahía hondureña más manejada a su antojo por una Compañía extranjera! Y si hubiera más bahías hondureñas, el caso no sería tan grave; pero es la última que nos queda, la única que no hemos vendido o regalado; la única que tenemos derecho de manejar nosotros!

El Gobierno de Honduras ya es mayorcito de edad, y esa tutoría mediante la cual la Cuyamel Fruit Co nos hace el favor de administrar bienes nacionales, es un tanto afrentosa a la dignidad de estado. Además, el valor del muelle de Puerto Cortés se cancela pronto *con solo derogar el Decreto No 63 de 25 de febrero* de 1919 que declara al banano libre del impuesto de muellaje. Con este Decreto se pretendió favorecer a los hondureños perdonándoles ese impuesto POR SER HONDUREÑOS, pero en rigor de verdad la directamente beneficiada es la Cuyamel Fruit Co. Y nosotros no vemos por qué el Gobierno debe otorgar tantas mercedes a esa Compañía. Las otras Compañías van a reclamar de repente igual trato, y por otra parte, necesitamos PAGAR EL MUELLE CON ESE DINERO QUE ES EL DESTINADO PARA TAL FIN.

Otro puntito. No creemos que la deuda del Ferrocarril sea deuda interna, y que se deba pagar con el impuesto del Timbre. Esta deuda se ha de pagar con los productos del Ferrocarril mismo. Sinembargo el Gobierno no está obligado a esperar a que así lo quiera la Compañía Administradora. El Gobierno puede cambiar de Administrador del F. C. N. si se le antoja, cumpliendo con la Contrata de Anticresis en obsequio al deber de defender los intereses del país mejorando de administración. Y nosotros hemos sugerido esa idea que nos parece salvadora.

«Parciales» dirá El Marino. Y nosotros decimos,

«Veraces». La campaña está hecha para la liberación del Ferrocarril Nacional, y para el recibo del muelle de Puerto Cortés. Era necesaria, y la hemos hecho nosotros, frente al silencio hostil de la Prensa Independiente que no gusta que en defensa de las cosas de la casa se hieran «Determinados Intereses». Sería para nosotros, sinembargo, un estímulo fuerte la cooperación de un periodista de la talla del Director de El Marino en esta labor de alto patriotismo; pues en nuestra opinión es él una de las columnas de la juventud pensadora y preparada de quien la Patria tiene derecho a esperar grandes alientos y finalidades claras.

XXI

¡PITA EL TREN!

A nuestro regreso de verificar ciertos trabajos de Ingeniería en el corazón del bosque, leímos con agrado los dos editoriales que nos dedica El Marino.

Vamos a ellos. No para entablar polémica sobre asuntos claros como la luz meridiana, sino para establecer de una vez conclusiones definitivas y precisas.

Dice El Marino: "La liberación económica del Ferrocarril Nacional solo la puede resolver el Gobierno de dos modos: o pagando la deuda contraída para que el Ferrocarril pase a sus manos de manera incondicional; o resolviendo el Contrato, esto es, transformándolo o convirtiéndolo por otro que sea más beneficioso que el de Anticresis, pues de este no saca ninguna utilidad o ventaja visible. Y más adelante agrega. "No estamos de acuerdo tampoco con el Ing. Bermúdez en cuanto a que el Gobierno, si se le antoja, puede cambiar de Administrador del Ferrocarril Nacional en obsequio de defender los intereses del país mejorando de Administración. La naturaleza del Contrato de Anticresis no permite la idea del Ing. Bemúdez" y luego nos remite a estudiar el Código Civil.

Como comprenderán nuestros lectores no tuvimos,

para ilustrarnos, necesidad de estudiar el Código Civil; puesto que el primer párrafo citado contesta afirmativamente lo que el segundo párrafo citado niega. En el fondo el Dr. Castillo está de acuerdo con nosotros. Precisamente hemos sostenido que el Gobierno debe pagar la deuda que SEGUN EL CONTRATO el Ferrocarril debe a la Cuyamel. Es decir, la suma que cobra la Cuyamel. MENOS LOS REPAROS QUE UN IDONEO TRIBUNAL DE ARBITROS HAGA A ESAS CUENTAS.

Resuelto el problema así, el Gobierno, si lo cree beneficioso para los intereses del Ferrocarril, puede CAMBIAR DE ADMINISTRADOR, es decir, dar la Empresa en administración a quien se le antoje. Esto lo comprende cualquier arrapiezo de segundo grado de primaria sin acudir al Código Civil. Y además, aunque ambos párrafos citados son de la misma pluma, el *primero mata al segundo*. Y *con el primero* está de acuerdo toda nuestra argumentación.

Opina el Dr. Castillo que hay que *transformar* el Contrato de Anticresis en otro más beneficioso (y nosotros decimos, MENOS PERJUDICIAL para el país) pues de esto no saca ninguna utilidad o ventaja visibles (y nosotros agregamos, completando la idea que tiene el amigo Castillo, PUES DE ESTE HASTA HOY SOLO PERJUICIOS HA SACADO). Y señala el Dr. Castillo, como una buena solución el arrendamiento de la Empresa por 70 años, y afirma que las firmas del telégrafo a favor de ese oneroso arrendamiento demuestran que "existe opinión formada" en favor de tal arrendamiento.

Aquí sí parece que no estaremos *nunca* de acuerdo con El Marino. La Contrata de Anticresis es mejor para Honduras que el Arrendamiento por 70 años porque mientras solo exista la Contrata de Anticresis, Honduras puede con un poco de dinero, rescatar el Ferrocarril a la hora que se le antoje, y renacer a la vida de los grandes ideales patrios de vías de transporte y comunicación, mientras que con la vía arrendada por tres cuartos de siglo, queda muerto el proyecto del Interocéanico, muerto el proyecto del Ferrocarril de Occidente, perdida la bahía de Cortés, perdido el *muelle de Puerto Cortés*.

En cuanto a las firmas del telégrafo que hacen al Marino decir que hay *opinión en favor del arrendamiento* solo podemos objetarle una verdad que él conoce tan

bien como nosotros, y es la siguiente: que un 5 por ciento de esas firmas pertenece a hombres que honradamente se equivocaron creyendo, con lamentable miopía pero con honradez, que era un beneficio para Honduras decapitar el gran ideal del Ferrocarril Interocéanico; pero que el 95% restante de esas firmas es hijo de las tres sombrías paternidades siguientes: la Ignorancia, la Coacción o el Interés.

XXII

VAMOS A PASEAR, OTRA VEZ, AL MUELLE.....

Decíamos antier que el 95% de las firmas auspiciando el arrendamiento del Ferrocarril Nacional por tres cuartos de siglo es hijo de las tres sombrías paternidades: la Ignorancia, la Coacción, o el Interés. Por consiguiente NO hay opinión pública verdadera en favor de esa idea defraudadora de nuestras legítimas aspiraciones de engrandecimiento nacional. Precisamente POR LA PATERNIDAD no todas esas firmas responderían hoy, después de nuestra campaña para esclarecer las cosas del ferrocarril hondureño, con la fuerza moral de hace un año, a solicitar la ruina del país que encierra el tal arrendamiento. Muchos se abstendrían de firmar por convicción; otros por pudor. Y, para que cristalice honradamente la opinión pública al rededor de tan delicados asuntos, ha servido nuestra campaña, esa campaña que El Marino sostiene que «no hay un solo hondureño que considere necesaria.»

Y ya que nos obliga a ello, vamos otra vez a pasear al muelle. Oficialmente el muelle no ha sido recibido por el Gobierno; no se tiene conocimiento de que esté terminado. La Compañía no ha cumplido con la obligación de entregarlo en el plazo estipulado, y todos saben bien que la falta de cumplimiento es penada por la Ley.

Antes de construirse por cuenta de Honduras ese muelle de la Cuyamel, los guanacos teníamos allí mismo un muelle viejo y el Gobierno percibia el impuesto de muellaje como en la actualidad. Sin interrupción, aquel mismo impuesto ha sido cobrado por el Gobierno, y tiene derecho a seguirlo cobrando mientras le entrega la Cuyamel un muelle nuevo de cemento que MANDO HACER EL GOBIERNO, y que OFICIALMENTE no ha sido entregado todavía. Es justo que al ser entregado, el Gobierno proceda a cumplir con su compromiso de pagar el 25% del producto del muellaje; pero antes no, porque no sabemos oficialmente si se ha terminado. Lo único que cabe es una sanciòn penal por la falta de cumplimiento de un contrato serio celebrado entre la Cuyamel y el Gobierno.

La Cuyamel ha instalado maquinaria cargadora de bananos en ese muelle hondureño, sin consultarle a nadie; ha hecho construcciones para su uso exclusivo, sobre el muelle, y las ha cargado al Gobierno. Y el hecho de que tenga el control del muelle, abre las puertas a todos los abusos, y amplía las perspectivas y facilidades a todos los contrabandos. A última hora la Cuyamel por medio de un portón de hierro, evita a los hondureños la entrada a una construcción que nos pertenece y que está en el «PREDIO URBANO VALIOSISIMO DE NUESTRA EXCLUSIVA PROPIEDAD,» de que ya hemos hablado. Mientras tanto nosotros, los guanacos, desde lejos contemplamos el milagro, la maravilla, el muelle, con rótulos disciplinarios a grandes letras, «EN INGLES.» Pero El Marino está contento. Dice que nosotros administramos el muelle, porque el Administrador de Aduana cobra a los comerciantes un impuestito insignificante denominado «impuesto de muellaje». Opina que hay que pagar a la Cuyamel el 25% de tal impuesto desde la época en que DEBIO entregar el muelle. Deben pensar las Compañías plataneras: «Qué bien se está en este país!!»

Y terminamos, rectificando un último concepto errado. Nuestra campaña a favor del Ferrocarril Nacional nada tiene que ver con la política, ni con Compañías extranjeras, excepto en aquellos casos de defensa, contra alguna de ellas, de los intereses de nuestra Empresa. Hemos querido poner en claro los proble-

mas del F. C. N. y del muelle de Puerto Cortés, para que el público se dé cuenta de cómo están esos asuntos hondureños. Es campaña en defensa de lo nuestro. En ella nada nos ruboriza, ni nos amedrenta. Y hemos trabajado con la Verdad, y por la verdad. Hemos logrado hacer opinión, porque la Verdad desnuda—como una mujer hermosa—solo hay que soltarla entre la muchedumbre para que todas las pupilas se tornen a ella, llenas de admiración y de simpatía.

Y, respetuosamente, como siempre, nuestro estimado Doctor Castillo. Y a las órdenes de El Marino, ahora o en el porvenir, respondiendo a la galantería de su reto.

TRIBUNA PUBLICA

VAMOS A PASEAR AL MUELLE, INGENIERO BERMUDEZ

Ya que el Lic. Castillo no quiso llegarse a la playa de Puerto Cortés, cruzando el muelle construido por cuenta del Gobierno de Honduras, por la Cuyamel Fruit Company, vamos a acompañar al Ingeniero Bermúdez en una excursión rápida, para que entre el estrépito de trenes que descargan y vapores que se aprestan al tráfico, demos lectura a estos tres Decretos que ha emitido la Representación Nacional.

«Decreto Nº 63.—El Congreso Nacional DECRETA: Artículo ùnico.—Declàrase libre del impuesto de muellaje la exportación de ganado y demás productos del país, naturales o manufacturados, que se haga por Puerto Cortés. Fechado el 25 de febrero de 1919.

«Decreto No. 89.—El Congreso Nacional DECRETA: Artículo único.—Aprobar el acuerdo que dice: Tegucigalpa, 6 de marzo de 1919 El Presidente,—Acuerda: 1o. Aprobar en todas sus partes la contrata que literalmente dice: «J. Román Ramos Valdés, Oficial Ma-

yor de la Secretaría de Fomento, Obras Públicas y Agricultura, en representación del Gobierno de la República de Honduras, por una parte, y el Abogado don Rafael Alduvín L., en su carácter de apoderado general de don Samuel Zemurray, por otra, «con el objeto de establecer la debida concordancia» entre el Decreto Legislativo No. 63 de 25 de febrero del presente año y la contrata celebrada con su representado el 23 de marzo de 1918, aprobada por el Congreso Nacional en su Decreto No. 93 de 7 de abril del mismo año, para la construcción de un ramal del Ferrocarril Nacional y un muelle en Puerto Cortés, han convenido en que al Art. 5o. de la referida contrata se le adicione el inciso siguiente: «La exportación de ganado y de productos del país, naturales o manufacturados, queda libre del impuesto de muellaje, «según lo dispone el citado Decreto No. 63, de 25 de febrero de este año». En fe de que así lo han convenido.....»

«Decreto No. 11.—El Congreso Nacional,—DECRETA: Artículo 1o.—Derógase el Decreto Legislativo No. 63 de 25 de febrero de 1919 por el cual se declara libre de impuesto de muellaje la exportación de ganado y demás productos del país, naturales o manufacturados, que se haga por Puerto Cortés. Artículo 2o.—El presente Decreto comenzará a regir 20 días después de su publicación en el periódico oficial LA GACETA.—Dado en Tegucigalpa, en el Salón de Sesiones, a trece de enero de mil novecientos veintiocho. —TIBURCIO CARIAS A., Presidente.—Jesús M. Rodríguez h., Srio.—Pedro Amaya R., Srio.—Al Poder Ejecutivo —Por tanto: Ejecútese. Tegucigalpa, 16 de enero de 1928.—M. PAZ BARAONA.—El Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda y Crédito Público, Julio Lozano h. (Gaceta No. 7511, de 19 de enero de 1928.)

El 9 de febrero de este año, pues, quedó sin ningún valor la franquicia del impuesto de muellaje para los productos del país, naturales o manufacturados, concedida por el Decreto No. 63 de 1919 y la del Decreto No. 89, que tiene carácter eminentemente condicional, y la Cuyamel Fruit Company, constructora del muelle en Puerto Cortés, sólo tiene el derecho de exportación libre de muellaje conforme a las cláusulas 5a. y 13 de la Contrata de Mata de Guineo, por los artículos «que

gocen del mismo privilegio en el Ferrocarril Nacional».

Concepto fundamental en la contrata de Mata de Guineo, sostenido al través de toda su articulación, es el de no permitir en ningún caso que el ramal que se construya pueda tener ventajas sobre la línea principal del Ferrocarril Nacional, lo cual es natural y lògico, ya que se trata de una línea férrea que encarna un ideal de progreso nacional y que cuesta al país una enorme suma de sacrificios.

Más de algún defensor de la Cuyamel Fruit Company sostendrá que el Decreto No. 89 de la L gislatura de 1919 no ha sido derogado expresamente, y que sus términos, incorporados en la Contrata, no pueden ser modificados sino de común acuerdo por las partes contratantes. El argumento sería bueno si en el Decreto No. 89 «no se hubieran expresado los motivos de su emisión, es decir, armonizar la concesión con el Decreto No. 63, y si en el mismo Decreto No. 89 no se hubiera dicho de modo terminante: «Según lo dispone el citado Decreto No. 63».

Se dirá tal vez que el Decreto No. 89 era innecesario, entendido en la forma restrictiva explicada, porque tratándose de una ley, la Compañia no necesitaba de una declaración expresa a su favor, y en eso estamos absolutamente de acuerdo, sólo que la intención de la Compañía fue la de conseguir un privilegio permanente, y el buen acuerdo del Congreso subordinó tal privilegio a la existencia legal del Decreto No. 63.

Conocido ya el texto de los Decretos, la Cuyamel Fruit Company debe pagar impuesto de muellaje por el ganado, por el azùcar y por el banano que exporte, y en general por toda clase de productos naturales o manufacturados, que lleve por su línea de Mata de Guineo, «a menos que tales artículos tengan exención del impuesto de muellaje en la línea principal del Ferrocarril Nacional».

Cuál será la opinión, a este respecto, del Fiscal General de Hacienda y de los miembros del Tribunal Superior de Cuentas?

Y mientras sobre las aguas azules de la bahìa de Puerto Cortés gallardea el viento en alborozos de libertad, y mientras el oleaje rumoroso del mar parece una sola palpitación de vida comunicada a lo largo de

las costas, de Continente a Continente, y mientras en las lejanias del horizonte parecen perfilarse signos cordiales para la atracción y confraternidad de pueblos y naciones, en la reja de hierro que encarcela al muelle de Puerto Cortés, se lee en lengua extranjera la limitación irritante: PROHIBIDO PASAR.

JUAN JACOBO.

DE LA DISCUSION NACE LA LUZ SOBRE LAS COSAS MAS ESCONDIDAS.....

He ahí que de repente un desconocido, un tal Juan Jacobo, probablemente uno de tantos finqueros que por miedo a una represalia de la Compañía Administradora del F. C. N. no usa en su artículo su nombre verdadero, nos invita a pasear al muelle de Puerto Cortés, y allí nos lee el Decreto No. 11, que entró en vigor el 9 de febrero del corriente año y que dejó sin ningún valor la franquicia del impuesto de muellaje para los productos del país, naturales o manufacturados, concedida por el Decreto No. 63 de 1919 y la del No. 89, que tiene carácter eminentemente condicional.

Esto significa que, desde el 9 de febrero del corriente año las autoridades de Hacienda DEBIERAN haber cobrado el impuesto de muellaje sobre TODO el guineo que sale por Puerto Cortés y sobre el azúcar y demás productos naturales o manufacturados que salen por la misma vía.

No tenemos los datos exactos para dar al público un detalle de lo que este impuesto sería. Pero de su magnitud nos podemos formar idea con solo considerar que por Puerto Coatés se exportan anualmente al rededor de siete millones de racimos de guineos, y TODO el azúcar del ingenio mònstruo que la Cuyamel opera en La Lima.

Por pequeño que sea el impuesto de muellaje por

racimo y por quintal de azúcar, con lo que producirían estos dos impuestos seguramente se pagaría el muelle totalmente en un término menor de diez años.

La Cuyamel adeuda al Estado el impuesto de muellaje desde el 9 de febrero, fecha en que quedó derogada su anterior franquicia. Ahora comprendemos por qué la Compañía prefiere no entregar el muelle aunque no se le esté abonando, por tal motivo, el 25% que le corresponde de muellaje. Con la posición ambigua del muelle de Puerto Cortés y la ignorancia general del Decreto No. 11 citado, que apenas ha sido publicado en la Gaceta Oficial que nadie lee, reinaba una ignorancia completa sobre la nueva situación del muelle de Puerto Cortés. Probablemente ni el mismo Gobierno se había puesto a pensar en que ya era tiempo de ir cobrando una suma fuerte por muellaje para reembolsar el valor del muelle.

Por supuesto que el 25% que deja de cobrar la Cuyamel por de pronto, es infinitamente menor que el impuesto QUE DEJA DE PAGAR al Estado, y que la Compañía comprendía que había que pagar apenas se esclareciera un poco la verdadera situación del muelle.

Sinembargo, creemos que el Estado de ninguna manera ha perdido ese dinero, ya que si bien no se ha cobrado a la Cuyamel tampoco se ha acordado perdonárselo y deberá hacerlo efectivo, o abonarlo al valor del muelle al ser para ello requerida por el Gobierno.

Agradecemos profundamente a Juan Jacobo la luz que con tanta oportunidad nos ha dado. Según lo revelan nuestros artículos anteriores, estábamos en una completa ignorancia del Decreto No. 11, ignorancia de la cual parece que tambien participaba el Director de El Marino.

Y al agradecer la oportuna revelación de Juan Jacobo, y retirarnos pensativos del muelle, junto a las placas irritantes que estatuyen el NO TRESPASSING, nuestros labios, ungidos por las caricias del aire marino que tremolan como estandartes sus columnas inquietas sobre la cabeza múltiple de pueblos y razas, van musitando la palabra castiza que habrá un día de erguirse sobre los portones abiertos y que equivale al más dulce de los vocablos ingleses: WELCOME!

UN PARENTESIS EVOCATIVO

DE LOS BUENOS TIEMPOS CUANDO LA COMISION INTERVENTORA INTERVENIA...

Ha habido épocas en que la Comisión Interventora del F. C. N. no ha sido una Oficina pintada en el escenario de esa Empresa.

Epocas en que, sin complacencias para la Cuyamel Fruit Co., la persona encargada de velar por los intereses del ferrocarril, luchaba contra todas las corrientes para levantarlo de su postración económica, tratando de que se le hiciera justicia administrativa, o como dicen los americanos, que se le diera un SQUARE DEAL.....

Publicamos una Nota que no necesita comentarios. La Gerencia, siempre autocrática, se negó a hacer justicia al ferrocarril, por gusto, a título de fuerte contra lo establecido con claridad meridiana en las cláusulas de la Contrata.

Quedan, para constancia de que la Oficina Interventora ha estado algunas veces formada por un PERSONAL INDEPENDIENTE, algunos papeles como el que a continuación publicamos, y que nos revelan a hombres que se atreven a hablar claro y a proceder con rectitud en defensa de las cosas del país aunque al hacerlo así lesionen los intereses de cualquier entidad adinerada de esas que, con el objeto de explotar el banano, se han radicado en Honduras.

Por la Nota que publicamos el lector se dará cuenta de cómo se le ha hecho la guerra al levantamiento económico del F. C. N. aunque sus defensores se hayan colocado en una plataforma de estricta justicia, basándose al hacer sus gestiones en tal sentido, en un todo en lo pactado entre el Gobierno y la Cuyamel.

«San Pedro Sula, Junio 30 de 1924.

Sr. Gerente de la Cuyamel Fruit Co.,

Puerto Cortés.

Señor Gerente:

Me doy el gusto de referirme a su atenta Nota del 26 del corriente, en que me manifiesta que la Compañía Administradora del F. C. N. no puede acceder a la propuesta hecha por el Gobierno, por medio de su Interventor General, para subir el flete de la caña de azúcar a ochenta centavos oro por tonelada por cualquier distancia, a partir del 1º de Julio del corriente año. Como este es un asunto de importancia económica inmediata para el Nacional, paso al punto a contestar y desvirtuar todos y cada uno de los argumentos contenidos en la referida Nota, en la esperanza de que, una vez logrado tal objeto, no tendrá inconveniente la Compañía Administradora del F. C. N., en secundar los propósitos razonables del Gobierno.

1.—«Tomar en cuenta que el asunto es de importancia suficiente para merecer estudio mayor que el que podría dársele en tres días hábiles que son los que permite el Interventor General para llevar a cabo su propuesta». Una simple vistada a los ingresos y egresos debidos al transporte de la caña desde el 17 de abril de 1920 hasta el 17 de abril de 1923, es cuanto estudio se necesitaría de acuerdo con la letra de la Contrata, para comprobar que el 10 por ciento de ganancia neta mínima anual no se había obtenido en aquella época, y que la Empresa Administradora debió desde entonces haber aumentado el flete para dar cumplimiento a la Contrata. Tales datos están en detalle en la Auditoría del F. C. N. Por un sentimiento de consideración hacia los cañeros esta Oficina hace caso omiso de tal irregularidad. Es así, que, para dar este paso, no toma por base el estudio que del problema del transporte de la caña pudiera hacerse en los tres días hábiles que mediaran entre el recibo de mi nota anterior y el 1o. de Julio que fijaba como fecha para que entrara en vigor el nuevo flete, sino la experiencia de cuatro años relativa al acarreo de caña, y cristalizada en guarismos claros y contundentes en los libros de la Auditoría, los que se pueden revisar en media hora.

2.—«Tomar en cuenta que el Interventor General aun no ha presentado a esta Empresa datos positivos para poner en evidencia la ilusoria ganancia o pérdida a que se refiere su citada carta». No hay que perder de vista el hecho de que en el presente caso el Interventor General no es más que el portavoz del Gobierno, con cuya especial autorización viene hablando, y que es el deber de la Compañía Administradora v no del Gobierno, presentar todos los datos relativos a Administración, que puedan dar luz sobre cualquier problema que surja. Sinembargo, copio a continuaciòn los datos referentes al tráfico de caña durante Junio 26, 1923 y Junio 26, 1924, año fiscal en que mayores entradas produjo el flete de caña, y que han sido obtenidos registrando los libros de la Auditoría. En este cálculo no tomo en cuenta los intereses y depreciación de las locomotoras que se ocupan en el transporte de caña, y ùnicamente atribuyo a caña el 20 por ciento de Superintendencia:

Gastos del tráfico de caña sin considerar intereses ni depreciación (Junio 30, 1923-Junio 30, 1923)	$	11.399.76
Intereses sobre $ 90.360.58 valor de 60 carros para caña a razón de 8 por ciento anual	„	7.225.85
Depreciación de los mismos en el mismo año	„	7.228.65
Desembolso total del Ferrocarril en tráfico de caña	„	85.867.46
Ingresos con motivo de flete de caña..... .. (30.604.33 toneladas)	„	22.618.85
Pérdida para el F. C. N., en tráfico de caña, durante el año fiscal que terminó el 30 de Junio, 1923	$	3.268.31
Aumento en el flete total con 10 cts. más por tonelada	„	3.090.42
Pérdida que deja el flete aumentado a 80 cts. con los datos del año en referencia	$	207.89

Habria que aumentar a 94 cts· el flete de cada tonelada para obtener el 10 por ciento de utilidad neta mínima anual.

3.—«Tomar en cuenta que el aumento de flete, según lo propone el Interventor General, podrá redundar

en graves perjuicios para las entradas del F. C. N. debido a que es muy probable que varios cañeros dejarán desde luego de embarcar su caña, por no juzgar productivo su negocio, si se ven obligados a resistir mayores recargos. Esto sobre todo si los cañeros consideran que tal aumento, según lo propone el Interventor, sería solamente aplicable para el tiempo que falta para terminar la zafra, quedando después los cañeros sujetos a un cálculo de otro flete definitivo, hasta hoy desconocido para ellos. Es decir, si se deja de embarcar caña por causa de un flete injusto, los intereses del F. C. N. sufrirán muy notablemente si se tomara en cuenta solamente el capital invertido en un equipo para el cual en ese caso no habría ocupación». Los cañeros no dejarán, seguramente, de embarcar su caña por un alza de diez centavos en el flete de cada tonelada, ya que el Sr. Gerente nos informa, en el último párrafo de su carta, que aquellos cuyas plantaciones están colocadas a lo largo del trayecto del Ramal de Choloma han aceptado sin protesta alguna un recargo de 20 cts. por el derecho de vía en el pequeño ramal. El cálculo posterior de un flete definitivo hasta hoy desconocido por los cañeros, no es una invención de esta Oficina, sino una verdad redactada con claridad en el Art. 3 de la Contrata, estudiada y conocida por cuantos, al amparo de ella, se dedicaron a sembrar caña. Y no se podrá jamás calificar de injusto el flete propuesto, especialmente si se compara con los 20 cts. de derecho de vía que cobra la Compañía a los cañeros, por un trayecto de cuatro a cinco kilómetros de línea, sin ningún gasto de transporte, porque, con él, no se da cumplimiento total a las condiciones que, al redactar la contrata, fueron consideradas como aceptables para el Ferrocarril tanto por el Gobierno como por el Contratista, y con ellos, todos los que, amparados a las bases de la Contrata de Anticresis, se han dedicado al cultivo de la caña.

4.—«Tomar en cuenta que la producción de caña, base correcta para el cálculo del flete, comenzó apenas hace tres años, durante los cuales, y con especial referencia al presente año, no ha podido desarrollarse en debida forma, debido en parte a la situación política y circunstancias críticas por las cuales ha estado atravesando el país». La mayor o menor producción

de caña no fue prevista en la Contrata de Anticresis, como un motivo para alterar el Art. 3 de la misma. La Oficina de mi cargo, encargada de velar por los intereses del Nacional, será consecuente con los intereses de terceros, siempre que tal consecuencia no sea lesiva a la existencia misma de la Empresa. El F. C. N. debe ampararse a la fuerza de aquellas cláusulas protectoras de sus intereses, que claramente redactadas en las Contratas que le atañen, sirven de salvaguardia y garantía a su existencia futura como Empresa Hondureña.

5.—«La Empresa Administradora, por las razones arriba expuestas, y por otras que podrá discutir gustosamente en cualquiera oportunidad, no puede acceder a la propuesta hecha en la forma indicada». No hay que perder de vista el hecho de que en el presente caso el Interventor General hace la gestión de que se trata, en nombre y con especial autorización del Gobierno. El Art. 3 de la Contrata de Anticresis establece la obligación de que la Compañía se ponga de acuerdo con el Gobierno, para variar la tarifa de la caña en las condiciones existentes. Y el Art. 10 de la misma Contrata fija la manera de solucionar las diferencias que ocurren entre las dos partes contratantes con motivo de la contrata. Pero esta Oficina considera que, llegar al Tribunal de Arbitros delineado en el Art. 10, tratándose de un punto tan sencillo y tan razonable, sería lamentable como precedente, pues equivaldría a un rechazo, por parte de la Compañía, de toda pretensión del Gobierno, aunque a todas luces le asistiera a este último, como sucede en el presente caso, la razón y el derecho, hasta que tal razón y tal derecho le fueran concedidos después de un largo embrollo, por un Tribunal de Arbitraje.

6. —«Con referencia al penúltimo párrafo de su citada carta tocante al derecho de vía que se cobra por esta Empresa en los ramales de Choloma, considero que esta Empresa está muy en su derecho al hacer cobro a los cañeros por el actual transporte de caña en ramales cuya construcción y manutención hasta hoy no han originado al F. C. N. gasto alguno, sino al contrario le han producido fletes, y por lo consiguiente entradas, además tomo en cuenta que el cobro a que se refiere fue aprobado por los mismos señores cañeros,

que lo están pagando sin protesta alguna. No cabe duda que una vez que sean estos ramales propiedad del F. C. N. tendrá derecho el Gobierno a establecer en ellos la tarifa correspondiente». El Ferrocarril Nacional tiene definida su zona de influencia; de manera que penetran en esa zona, no pueden existir sino como miembros de la vía principal, sujetos a las mismas leyes de organización y economía que rigen en el organismo principal de la Empresa. Punto es este tan elemental en la constitución orgánica de toda Empresa Ferroviaria, que a ningún particular se le ocurriría hacer ramales dependientes de la Cuyamel R. R., para explotación particular, sin la previa autorización de la Cuyamel, y la previa estipulación por parte de la misma de las condiciones en que permitiría la existencia del ramal. Y, con seguridad que la Compañía no permitiría jamás tales construcciones si el propietario particular pretendiera cobrar un derecho de vía tan alto en el ramal, que incapacitara al productor para pagar el flete justo en la vía principal. El Gobierno, hasta la fecha no ha autorizado la construcción de los ramales de Choloma, por ejemplo, ni el entronque en la vía principal, y me atreveré a decir, que, oficialmente, ni siquiera se tiene noticia de ellos. Pero esta Oficina será la primera en recomendar que se aprueben como miembros del Nacional, una vez que los propietarios pongan en vigor en ellos, los principios que rigen en el resto de la Empresa, entre los cuales, prominentemente figura el principio de la uniformidad de tarifas. Así, aquellos productos que pagan un flete fijo por cualquier distancia en el Nacional, no deben pagar un centavo màs en ningún ramal del mismo. De otra manera se introduce el desequilibrio, o la anarquía administrativa. El gasto que implica para la Compañía o para los particulares la construcción de un pequeño tramo de línea férrea, queda compensado con las ventajas que derivan para el transporte de sus productos, y con el aumento de valor en la propiedad cruzada por el Ramal. Y tales ventajas no son obra del pequeño tramo construido por el particular, sino que del derecho de entronque con una línea madre, que lleva los productos a los mercados lejanos, y está ya equipada para el tráfico a base de fletes tolerables. En otras palabras equivale eso a que un particular construya una carretera, para la explotaciòn

de un terreno propio, y el Ferrocarril le diera gratis el automóvil para el transporte de sus productos hasta la estación ferroviaria.....

El alto derecho de vía en los pequeños ramales en cuestión, es precisamente el motivo por el cual la Compañía Administradora encuentra dificultades para el alza legal del flete de caña en la vía principal. Por lo que nos dice el Sr. Gerente respecto de la aceptación sin protesta de un derecho de vía de 20 cts. por tonelada en los ramalitos de Choloma, se ve claramente que la caña tolera los 70 cts. actuales de flete de la vía principal, más 20 cts. o sean 90 cts. SIN PROTESTA. Si alguien deja de embarcar su caña, no será seguramente por el flete razonable y legal que propongo provisionalmente, dentro de la estipulación del Art. 3 de la Contrata de Anticresis, sino por el recargo excesivo de 20 cts. por el derecho de vía en un pequeño trayecto de Ramal, el cual no estaba estipulado en la Contrata, a la justicia de cuyas bases se ampararon al entrar en el negocio.

Por las razones anteriores ratifico a Ud. mi propuesta de elevar el flete de la caña de azúcar a ochenta centavos oro por tonelada, cualquier distancia que recorra, a partir del cinco de Julio del corriente año, porque considero amplio tiempo para confirmar los anteriores asertos el tiempo que transcurrirá hasta esa fecha. Y en espera de que se servirá participarme su aprobación a asunto tan razonablemente discutido, y para el cual esta Oficina considera innecesario el embrollo de un laudo arbitral, me es grato suscribirme de Ud. con muestras de consideración, obsecuente servidor,

R. BERMUDEZ h.
(Interventor General)

Copia al Presidente de la República.
Copia al Ministro de Fomento.

Por supuesto, que la Compañía, en vez de atender al Interventor en tan justo reclamo, gestionó para la remoción del Interventor INCONVENIENTE.....

LO QUE ES EL FERROCARRIL NACIONAL PARA HONDURAS

No sabemos quien de nuestros mayores tuvo la visión clara de que Honduras sería en verdad una Patria próspera para sus hijos el día que lograra establecer una ruta interocéanica que uniendo Puerto Cortés con San Lorenzo diera una oportunidad de ensanche y desarrollo a todas sus riquèzas, y una opotunidad fácil y barata de salida a sus productos hacia los mercados extranjeros.

Hará cosa como de setenta años, con esta idea primordial en la mente, fueron contratados los Empréstitos de París y Londres, y se construyeron los primeros noventa kilómetros de vía. El Puente para salvar el Ulúa fuè entonces un obstáculo para la continuación y no se pasó del puerto fluvial de Pimienta. Posteriormente, mediante la administración limpia y atinada de los Superintendentes General Luis Alonso Barahona e Ingeniero Luis Bográn, se construyó el puente del Ulùa, y se construyeron seis kilòmetros más de línea, llegando a Potrerillos. Todo esto con los productos del Ferrocarril.

La convulsividad de nuestra vida nacional por una parte, y motivos de otra índole que ya hemos estudiado, labraron malos tiempos para el ferrocarril, y el 30 de marzo de 1920 fue dado en anticresis a la Compañía Agrícola de Sula, la cual recibió la Empresa el 15 de mayo del mismo año, arrojando el Inventario que fue protocolizado en los Oficios del Notario Juan Manuel Gálvez, el valor de $3.393,582.10 plata.

Posteriormente ha solicitado la Cuyamel Fruit Company el arrendamiento de la Empresa mencionada por setenta años.

Qué es el Ferrocarril Nacional para Honduras?

Es el primer paso en la realización de un gran ideal patriótico que nuestros mayores entrevieron como

algo muy luminoso en el porvenir de Honduras. Es el primer tramo de nuestra vía interocéanica que ha de conectar el Atlántico con el Pacífico, sobre el regazo productivo de nuestro territorio.

La naturaleza ha favorecido a nuestra Patria con una ruta corta y fácil para tender sus rieles de océano a océano: con la mejor ruta de rieles que cortará a Centro América. El ferrocarril interocéanico de Honduras tiene una doble importancia, estratégica y comercial, que da a nuestra patria una importancia muy grande en Centro América, sin el peligro geográfico de Nicaragua o Panamá que ofrecen facilidades para la canalizaciòn ya que un ferrocarril no impone para su establecimiento, para su conservación y para su defensa, el arreo de fuerzas y de millones indispensables para la vida de un canal.

Cuando nuestros mayores iniciaron en Puerto Cortés el Ferrocarril Nacional, no tuvieron en la mente la idea exclusiva de la explotación de la región de Cortés: tenían la idea del engrandecimiento de Honduras. La línea troncal rompería la virginidad de Cortés, y luego iría serpenteando por la cuenca del río Comayagua, y pasando por una garganta de la cordillera de los Andes frente a Amapala, llegaría al otro mar. La riqueza de Cortés, el valle del río Blanco, el mineral de Agalteca, el valle de Comayagua, y las planicies propias para el henequén en las inmediaciones de Amapala, le darían fletes para sus gastos de administración y excesos para construir más tarde espolones a Tegucigalpa y a los demás centros de importancia haciendo de la vía troncal la ahorta del sistema de circulación del progreso de la patria.

Temporalmente se estancó el Gran Proyecto. Y desgraciadamente han jugado en nuestros asuntos hondureños cartas algunos intereses extranjeros, a los que es absolutamente indiferente todo aquello que no sea el banano, o el producto inmediato de riquezas. Y es natural. Pero nosotros que estamos siempre gritando nuestros deseos de hacer patria, no debemos olvidar que la manera más efectiva de hacer patria es redimir esa Empresa lo antes posible, y proceder a cumplir con la Ley que ordena al Ejecutivo la construcción anual de veinte kilómetros de línea troncal del interocéanico, como distancia mìnima cada año.

A simple vista el actual Gobierno debe al interocéanico ochenta kilòmetros de vía, pues en cuatro años, la línea ha estado encadenada en sus ansias de continuación a los 96 kilómetros que terminan en Potrerillos. Pero analizando un poco llegamos a la convicción de que el Ejecutivo no es del todo responsable. Porque, mientras esté enajenado el ferrrocarril, mientras su vigoroso organismo esté atado de pies y manos por la cota de malla de Anticresis, ¿cómo podría el Gobierno continuar la línea, si no se puede meter mano en nada de lo del ferrocarril que queda al N. de Potrerillos? No podríamos usar sus locomotoras, ni sus trenes, ni su personal, sino mediante un embrollo a todas luces inconveniente. Habría que formar una nueva empresa de Potrerillos en adelante, transformando el interocéanico en una Empresa hipotecada a medias, lo cual es absurdo.

Por eso HIPOTECAR EL FERROCARRIL NACIONAL ES HIPOTECAR EL PRINCIPIO DE UN IDEAL DE ANTAÑO ACARICIADO POR TODOS LOS HOMBRES DE ALMA GENEROSA Y DE AMPLIA VISION QUE SE HAN PREOCUPADO POR EL PORVENIR DE HONDURAS. Hipotecar el ferrocarril nacional es ponerle grilletes al progreso del país, cadenas a los ìmpetus vitales de la riqueza nacional, y trabas a la civilización a que los hondureños tenemos derecho.

Debemos convencernos de que a nadie más que a los hondureños puede interesar el proyecto del interocéanico, por el momento. Las Compañías extranjeras se desarrollan en la costa, a donde sus negocios encuentran los elementos deseados: terrenos feraces y distancias cortas que recorrer para ir a los puertos. Y es por eso que, viéndolo bien, el imperativo más fuerte de patriotismo en estos momentos es el despejamiento del problema, mediante la reivindicación del cabezal del interocéanico, para que el Gobierno pueda ir adelante, cumpliendo con lo que le ordena nuestra Constitución, y construyendo anualmente sus veinte kilómetros de vía para que nuestros labradores del interior mejoren de vida, y se abran a los beneficios de la agricultura las extensas regiones dormidas al progreso por falta de "vías comerciales de transporte y comunicación." El Ferrocarril Nacional, para los hondureños no es una Empresa aislada; repetimos que ès el primer eslabòn en la trayectoria férrea de un ideal

de patria. Hoy por hoy tenemos ese primer eslabón hipotecado y con ello hipotecada la aspiración de progreso de todo el país. A redimir el Ferrocarril de Honduras, hondureños!

El Gobierno que tal haga se hará acreedor a la eterna bendición de la patria!

LO QUE VALE MAS

Antes de cerrar esta serie de artículos en defensa del F. C. N. y del muelle de Puerto Cortés, hemos creído de justicia releerlos en conjunto, buscando en su fondo—como buscan los buzos audaces la perla más seductora en el fondo del mar—aquello que, nacido al calor de nuestras meditaciones, resalte más visiblemente, en toda nuestra campaña.

Y encontramos que la Sugerencia, como una Sacerdotiza, nos ha llevado alguna vez más lejos de donde creíamos, y que hemos abordado algo que al principio no estaba en nuestra mente, y que vale más, infinitamente más que toda nuestra labor local en favor del Ferrocarril Nacional de los hondureños.

Nos referimos a la idea del ferrocarril internacional que partiendo de San Salvador rompa el departamento de Ocotepeque, pase por Copán, y siguiendo, aguas abajo, la cuenca del Río Chamelecón venga a empalmar en las cercanías de la aldea de Chamelecón con la línea troncal del F. C. N. uniendo la capital de El Salvador con Puerto Cortés.

Hace poco trajo el cable la noticia de que Chile le ha brindado un puerto a Bolivia en su costa del Pacífico, con el objeto de cooperar en su desarrollo y de estrechar más los vínculos internacionales tan necesarios entre los países de la América Hispana. Esa noticia, dada así, con una brusca oportunidad por el cable, pareciera encerrar una orientación profética respecto a los destinos de Honduras y El Salvador.

Pueblos fraternos no solamente por los lazos históricos sino que también por la afinidad de sus temperamentos, Honduras y el Salvador, están llamados a

prestarse mutuo apoyo para obtener sin dificultades un mutuo engrandecimiento. No dudamos nosotros que sin mayor esfuerzo, una vez vinculados los intereses de ambas repúblicas, una vez entretejida la malla del porvenir industrial, agrícola, comercial, y económico de estos dos países la unión política llegará automáticamente por el imperio de las exigencias nacionales, y por los reclamos de las necesidades colectivas.

El Salvador es una nación pequeña pero admirable, integrada por una densa población de gente inteligente y laboriosa que ya empieza a carecer de tierras en su propio suelo para dedicarse a sus faenas favoritas que son las faenas agrícolas. En lo político El Salvador es una nación sincera, respetuosa a sus compromisos, digna en el concepto internacional, altiva y arrogante cuando se trata de su autonomía, independiente en sus actitudes nacionales. El Salvador sería la mejor aliada del progreso de Honduras, cooperando a hacer cada día más estable la paz necesaria para que nuestra Patria prospere, y a la vez nosotros, brindándole a los salvadoreños tierras para trabajar y un puerto al Atlántico para la exportación de sus productos nacionales ayudaríamos a incrementar con mayores rendimientos para los salvadoreños, debido a las facilidades y abaratamiento del tráfico, la positiva riqueza cuscatleca.

Nosotros deseáramos que los Gobiernos de ambos países se pararan un momento a considerar lo trascedental de la idea que se sugiere. Honduras y El Salvador deben celebrar un tratado público, sobre bases de verdadera fraternidad, sin egoísmos africanos, ni ambiguedades criollas. Un Tratado franco, en que cada país haga aquellas concesiones que se impongan para que el Progreso entre a los dos sin reticencias ni estorbos.

La contratación de un Empréstito MANCOMUNADO para la construcción de la vía férrea internacional, respondiendo cada país a PRO-RATA de la cantidad que necesite para la obra. Y con el dinero en caja proceder a la construcción del ferrocarril que encadenará a San Salvador-Ocotepeque-Copán-Trinidad-San Pedro Sula-Puerto Cotés, en un solo eslabonamiento de progreso y felicidad. Borrar TODA tarifa existente en la frontera salvadoreña, estableciendo el

libre tráfico; para los fines hacendarios considerar a los productos cuscatlecos sobre las mismas bases de los hondureños, y viceversa, etc. etc.

Y la frontera cuscatleco-hondureña, tan frecuentemente traspasada en las santas peregrinaciones del trabajo, al amparo del olivo simbólico, se irá borrando lentamente al principio, ràpidamente después hasta que, en el curso de algunos años ya no existirá y los pueblos se unirán en un solo pueblo comprendiendo sus intereses, sus aspiraciones colectivas, y sus ideales de engrandecimiento nacional.

El Gobierno de Honduras debe prepararse para estar en condiciones de poder contratar con El Salvador sin cortapisas de ninguna especie, sobre el proyecto más vasto y deslumbrante que se perfila en el porvenir de nuestra patria, al que nos venimos refiriendo, y para eso debe tomar el control inmediato de nuestra bahía de Puerto Cortés recibiendo el muelle, y rescatando según lo hemos indicado en nuestro artículo «VIOLACIONES A LA CONTRATA DE ANTICRESIS,» el Ferrocarril Nacional de los Hondureños.

Y aquí, punto final al Drama del F. C. N. Creemos hacer con este librito una labor necesaria y honrada para nuestra Patria. Sabemos que, las influencias econòmicas de la Compañía Administradora, han ido bordando al rededor de nuestro nombre y de nuestra actuación, entre sus servidores incondicionales, un sordo círculo de mala voluntad, que ha bajado por los tentáculos de sus agentes hasta ejercer cierta influencia en la designación de candidatos a la Diputación de Cortés. Y con la sonrisa hecha alegr fuerza de ser serena nosotros, en la corona de mala voluntad que se estrecha al rededor de nuestro humilde nombre, sentimos aletear una consagración

Defender la Patria y las cosas de la Patria nunca constituyó un delito ni en las naciones bárbaras.

Por qué entonces no conservar una gran limpidez de conciencia cuando eso se hace en las naciones cultas?

Y, si alguna vez una duda se ha cruzado, como una sombra, por nuestra mente en las fiebres del análilisis de los trabajos humanos y sus resultados, al punto, como una voz que tiene más de un siglo, habla a nuestro oído el verbo conmovedor de nuestra Constituciòn

Política: Honduras es un Estado disgregado de la República de Centro América. En consecuencia, reconoce como una necesidad primordial volver a la unión con UNO o más estados de la República disuelta.....»

Y, como un espejismo que se concreta en una bella probabilidad, en las retinas de la conciencia se precisa un territorio integrado por El Salvador y Honduras, que tiene la virtud de ser dos veces patria, ya que en todos sus ámbitos es hogar para los ciudadanos de esos dos girones de Centro América que hoy son independientes, aunque ya parecen sentir en la compaginación de su Historia futura es eslabonamiento de sus destinos.

INDICE

	Páginas
—Palabras liminares	
I.—Prominentes trinitecos concretan un ideal de progreso	1
II.—El mineral de Petoa	4
III.—Se impone la reivindicación del ferrocarril	6
IV.—Cuando solo hay un camino....	10
V.—Se puede escoger entre ir a pie o ir montado	13
VI.—El ramal de Trinidad será el cordón «umbilical» que irá dando cuerpo al ferrocarril de occidente	15
VII.—Habla el espíritu de nuestra Constitución Política	18
VIII.—Gestación del contrato de anticresis	21
IX.—Violaciones a la contrata de anticresis	25
X.—Anomalías administrativas del Ferrocarril Nacional	28
XI.—Una nota vieja de palpitante actualidad	31
XII.—Un duro al año	36
XIII.—Motivos concretos porque no produce el Ferrocarril más de lo que produce cualquier estanquillo de barrio	39
XIV.—Una empresa que se combate a sí misma	41
XV.—Hay que rehondureñizar Puerto Cortés	44
XVI.—El Muelle de Puerto Cortés	47
XVII.—Esto reza contigo ciudadano hondureño.--La moneda hondureña es rechazada en el Ferrocarril Nacional.	49
XVIII.—La indiferencia de la Prensa hondureña frente a las graves dificultades del Ferrocarril Nacional	51
XIX.—La voz de El Norte frente a los problemas del F. C. N.	53

Páginas

XX.—La voz de El Marino frente a los problemas del Muelle y el F. C. N. 56
XXI.—Pita el tren! 60
XXII.—Vamos a pasear, otra vez, al Muelle.... 62
XXIII.—Tribuna pública. Vamos a pasear al Muelle, Ingeniero Bermúdez 64
XXIV—De la discusión nace la luz sobre las cosas más escondidas 67
XXV.—Un paréntesis evocativo de los buenos tiempos cuando la Comisión Interventora intervenía.... 69
XXVI—Lo que es el F. C. N. para Honduras 76
XXVII—Lo que vale más 79

DIGITALIZADO POR UDI - CRA - UNAH