

RESEÑA

Elizet Payne Iglesias. *El puerto de Truxillo. Un viaje hacia su melancólico abandono*. Honduras. Editorial Guaymuras, 2007. 401 p. ISBN: 978-99926-33-58-8

La consolidación del capitalismo mundial como único sistema económico y su proceso de reestructuración global ha impulsado la reorganización de las economías regionales, cuyos procesos productivos se reacomodan en función de su capacidad para especializarse productivamente, en este contexto el Caribe como región, con una larga historia de relaciones económicas con la economía mundo también redefine su vínculos con las estructuras económicas globales. Este complejo proceso viene llamando la atención de los estudiosos de la economía regional caribeña, quienes desde múltiples enfoques están intentando explicar los vínculos de esta región y sus características históricas con la economía global. “El puerto de Truxillo. Un viaje hacia su melancólico abandono”, hace parte de un conjunto de estudios que se vienen realizando por algunos académicos sobre Centroamérica para explicar la relación de sus países con el gran Caribe y en consecuencia con la economía trasatlántica, en esta dirección la publicación de Elizet Payne, se constituye en un esfuerzo importante por presentar los lazos históricos de la costa oriental de Honduras con los procesos económicos, políticos y sociales del Caribe. Aunque el interés de Payne, es contribuir a explicar uno de los temas poco estudiados en Honduras y sobre todo revelar las razones por la cuales el puerto de Truxillo logró sobrevivir a las crisis y auges en las que repetidamente estuvo sometido, esta publicación termina moviéndose en dos planos; uno que permite entender detalladamente los procesos económicos y sociales que enfrenta este puerto dada su condición de territorio de frontera;

y dos nos aproxima a entender el complejo proceso de la formación regional y su relación la construcción de la nación en Honduras.

La investigación de Payne, tiene la cualidad que nos sumerge en un periodo de larga duración que comprende 100 años que van desde 1780 a 1880, este periodo permite observar la transición de las condiciones que vive el puerto entre finales del periodo colonial español y el periodo que siguió a la independencia con el montaje del sistema republicano y del Estado nación. De esta manera el largo recorrido por la historia del puerto, nos ubica en un momento clave de las disputas de los grandes imperios por las posesiones del Caribe, donde Truxillo, no escapa a los intereses de las potencias, en efecto fue disputado por las potencias imperiales, principalmente entre Inglaterra y España que se enfrentaron de manera reiterada por el control de la zona. Ese recorrido histórico pasa por las consecuencias económicas y sociales que vive el puerto después de la independencia hasta la década de los setentas del siglo XIX cuando sobrevienen transformaciones importantes para Honduras

Fue precisamente la condición geoestratégica de este puerto en la frontera occidental del Caribe lo que motivó a los españoles en el marco de las reformas impulsada por los Borbones a revitalizar la importancia del puerto de Truxillo. El objetivo de estas innovaciones administrativas era el de lograr un mejor control sobre los recursos del imperio, en esa dirección intentaron maximizar los recaudos fiscales y hacer frente a la presencia de los ingleses en la zona, convirtiendo el puerto en sitio estratégico para realizar la defensa de las posesiones españolas en la región, ello implicó que se dispusiera del situado como una de las inversiones importantes para fortalecer la estructura militar del puerto, con lo cual esta zona se convirtió en uno de los núcleos del conflicto permanente que mantuvo muy inestable la región Caribe.

La necesidad de mantener el control de la zona por medio del puerto implicó un proceso de repoblamiento que reforzó la diversidad étnica y cultural de la población de Truxillo, acentuando su condición fronteriza. Aunque la corona estimuló la migración española, en especial la de campesinos provenientes de varias regiones de España, para fortalecer la productividad agraria, la verdad fue que esas migraciones a decir de Payne resultaron muy limitadas y fracasaron en su objetivo central, contrario a lo que sucedió con otras migraciones provenientes de la región Caribe, compuestos especialmente por negros libres que llegaron de las colonias francesas e inglesas.

La incorporación de esta población negra de diferentes partes del Caribe tanto en funciones propias del sistema defensivo como a diversos procesos productivos, hizo que la población fuera predominantemente negra, con una superioridad de los llamados negros del Caribe, esta composición poblacional generó tensiones raciales entre los mismos grupos de negros, y entre estos y la población blanca que controlaba las actividades comerciales por el puerto, al tiempo que concentraba el poder, aunque muchos negros y mulatos ligados a las milicias lograran privilegios de importancia que, en todo caso, estuvieron limitados por su color.

Las inversiones del situado y el fomento de la migración permitieron que el puerto recuperara su movilidad comercial de manera momentánea, pero mientras duró ese impulso se dieron relaciones comerciales con el interior de Honduras y el exterior. Desde 1787 las relaciones comerciales entre Truxillo y su hinterland, principalmente con la población de Olancho, Olanchito y yoro, se fortalecieron, debido a que estas poblaciones se convirtieron en las principales abastecedoras de bienes para el consumo de las tropas y los colonos. Olancho se convirtió en el punto primordial que favoreció las relaciones comerciales entre el puerto y la región, lo que estimuló la conformación de una elite hacendada relacionada con el comercio de ganado, esta relación de complementariedad productiva aun que efímera estimuló la formación de unos intereses regionales, que hicieron que las relaciones entre

Olancho y Truxillo, adquirieron no solo un sentido económico sino también social y político. Y por otro lado permitió que el puerto de Truxillo vigorizara su nexo con el resto del territorio hondureño, lo que llevó a que finalizado el dominio colonial, el puerto se incorporara a los intereses territoriales del naciente Estado hondureño favoreciendo las condiciones para que durante el periodo republicano el puerto se convirtiera en el más importante de la costa occidental del Estado

La configuración aunque frágil de un espacio comercial ganadero que no logró configurar un mercado interno permitió, aunque no de manera sostenible, que el puerto de Truxillo mantuvieran los lazos con el Caribe y la economía trasatlántica, el situado proveniente de Cuba a finales de la colonia, sumado al crecimiento poblacional y al aumento de la demanda de bienes y servicios, mantuvo el intercambio comercial que se dio con la Habana, Belice y Estados Unidos, aunque este comercio fue coyuntural y no generó las condiciones para el desarrollo de una economía autónoma tuvo una importancia significativa para la supervivencia de este puerto. El comercio con Cuba en especial tuvo una importancia fundamental para las relaciones económicas con el Caribe, en segundo lugar el comercio legal tanto de contrabando que sostenía Truxillo con Belice y a su vez con Inglaterra potenció los vínculos económicos con el mercado internacional, lo que se fortalecería con los procesos comerciales que se iniciaban con los Estados Unidos que comenzó a poner después de los años 50 del siglo XIX los intereses en el Caribe.

Payne, sostiene que la imposibilidad de mantener de manera sostenible de estos lazos comerciales con el Caribe, estaban dados por circunstancias estructurales de esta región hondureña y sobre todo por la fragilidad productiva que tenía el hinterland trujillano, que no solo no tenía una insuficiente capacidad productiva, sino que además se le sumaban otros factores como la inestabilidad de la población, el clima, la inexistencia de caminos, las pocas inversiones de capital, la devastación que dejó la guerra por la independencia y

los monopolios establecidos por unos comerciantes provenientes de Cuba con relaciones con las casas comerciales y comisionistas inglesas, quienes tenían capital y facilidades para trasportar los bienes de consumo en embarcaciones propias, lo que dificultó que en el contexto del libre mercado los comerciantes locales y sin alianzas consiguieran romper los monopolios, con grave perjuicio para sus economías.

De esta manera en la naciente república hondureña, la posibilidad de ejercer un control fiscal efectivo, que protegiera los productos internos de la región por medio de las tarifas aduaneras fue ambiguo e inestable, dada las variadas posiciones de la política estatal sobre los puertos, y la existencia de una tradición comercial ligada al contrabando, que era una actividad practicada por la mayoría de los sectores sociales del puerto de Truxillo, tanto por sus comerciantes más distinguidos y las autoridades como por negros libres que habitaban la población.

No cabe duda que Llizeth Payne logra explicar en ocho capítulos con buenos ejemplos que las crisis y los limitados momentos de auge del puerto de Truxillo están relacionados de manera directa con las dinámicas comerciales que tenían como epicentro la región caribeña con sus consecuentes conexiones con la economía de los imperios europeos, y además sugiere de manera cuidadosa que también factores asociados a las rivalidades locales y los proyectos económicos para el fortalecimiento de mercados regionales pudieron afectar significativamente la posibilidad de que Truxillo desempeñara un papel más activo como puerto en esta zona.

Raúl Román Romero
Universidad Nacional de Colombia, sede Caribe