

De colonia a república: lo social y el Estado en la conformación del Caribe Guatemalteco¹

"Sylvia, más caribe que tú, no hay"

Alfonso Arrivillaga Cortés²
Universidad de San Carlos

Introducción

El material que ahora se presenta, constituye parte de un esfuerzo mayor de investigación. Ahora sólo ordenamos algunas ideas para explicar, de lo social al Estado en el Caribe Guatemalteco. Insistimos en el uso del Caribe Guatemalteco y no de la Costa Atlántica, que es la versión más común pero que sin duda tiene una visión creada desde las metrópolis del Pacífico Centro Americano. Como es común en los esfuerzos de las historias Centro Americanas, éstas son menos explícitas, cuando más se acercan a la historia reciente. Esto se hace sentir en la construcción de este texto, y aunque no es una justificación, si es un recordatorio a los lectores.

Ubicación geográfica

La Costa Atlántica de Guatemala está comprendida dentro de la jurisdicción del departamento de Izabal. Colinda al norte con el depar-

¹ El material que presento constituye parte de un esfuerzo mayor, realizado entre 1985 y 1987 dentro del Proyecto "Estado y Desarrollo de la Costa Atlántica Centro Americana" realizado bajo la coordinación de la Confederación Superior Universitaria Centroamericana con sede en San José de Costa Rica. El Autor fue el coordinador del equipo Guatemala.

² Antropólogo, Universidad de San Carlos de Guatemala e Investigador de la misma casa de estudios. Consultor especializado en las culturas del Caribe Centroamericano y sus relaciones con el medio ambiente.

tamento de El Petén y Belice, así como con el Mar Caribe; al este con Honduras; al sur con el Departamento de Zacapa; y al oeste con el Departamento de Alta Verapaz. Tiene un área aproximada de 9,038 Km². Izabal, cuya cabecera departamental es Puerto Barrios, situada en la Bahía de Amatique, cuenta con cinco municipios: El Estor, Livingston, Los Amates, Morales y Puerto Barrios. De acuerdo con el VIII Censo de Población del 7 de abril de 1973, el departamento estaba poblado por 170,864 habitantes (29,566 en áreas urbanas y 141,298 en áreas rurales)(Instituto Geográfico Nacional:1978:358).

El Lago de Izabal, el cuerpo de agua dulce más grande de Guatemala, y su desaguadero natural, llamado Río Dulce, constituye el rasgo geográfico sobresaliente de Izabal. Una extensa red hidrográfica irriga los valles aluviales y tierras bajas. Los ríos de mayor caudal son: Motagua (frontera con Honduras), Sarstún (frontera con Belice) y Polochic; otros ríos menores son: Lámpara, Ciénaga, Amatillo, Oscuro y Zarco. Varias sierras atraviesan el territorio de Izabal; la de las Minas, de Santa Cruz, del Merendón y del Espíritu Santo. Las montañas de San Gil, de Grita y del Gallinero también destacan por su altura. La accidentada geografía del departamento sirve de marco a una diversidad ecológica, rica en flora y fauna (en proceso de grave deterioro por la economía de saqueo de los recursos naturales). Con excepción de las cumbres de las sierras y montañas de Izabal, el clima es generalmente cálido, con una temperatura promedio de 28.2 grados centígrados. La estación lluviosa es de mayo a octubre, cuando la región presenta el mayor promedio de precipitación pluvial (Instituto Geográfico Nacional:1978:360).

Numerosos valles ribereños ocupan extensas porciones del departamento, los suelos están formados de aluvión, ricos para las actividades agropecuarias. Los valles del río Motagua y Polochic son particularmente importantes para la economía regional. Finalmente, cabe señalar el litoral marítimo, cuya principal característica reside en su limitada amplitud, se extiende entre el río Sarstún, al occidente y el Motagua, al oriente. Consta de la bahía de Amatique y la punta de Manabique, así como de una infinidad de pequeñas ensenadas y playas.

Un esbozo del periodo precolombino

En lo que hoy se conoce como la actual Guatemala, se asentó una serie de grupos étnicos de origen Maya que perduran desde la época prehispánica hasta nuestros días. La Costa Atlántica de Guatemala, no escapó de esa ocupación, aunque su panorama actual no refleja la realidad precolombina. Las distintas formas y grados de organización con

que contaron fueron verdaderamente significativas, por lo que podemos hablar de un desarrollo económico-social relevante.

Zoila Rodríguez (1974), en su trabajo referente a la cerámica de Sepila, se refiere a infinidad de sitios prehispánicos situados alrededor de la cuenca del lago de Izabal y lugares adyacentes. Estos tuvieron una ocupación durante el periodo Clásico Tardío, entre los más relevantes están los siguientes: Las Delicias, San Felipe, El Murciélago, Bogo, Sechos, San Juan, Sepila, Pataxté, Boca Ancha, y Kacal. Sepila significa lugar de las pilas, en q'eqchi', pues el lugar está lleno de pantanos. El río Polochic en la región es la principal vía de acceso fluvial. Puede encontrarse actualmente casas de habitación sobre montículos artificiales y lodo aprisionado. La ocupación de los sitios prehispánicos oscila entre el Preclásico Tardío, siendo Sehoc un ejemplo de esto (incluso está ocupado en el Protoclásico y en el Clásico). Pataxté, Bongo y Murciélago son contemporáneos con Sepila. Este lugar fue un asentamiento habitacional autosuficiente, invadido posteriormente por un grupo cultural superior que enriqueció a la cultura local, en los aspectos económicos, políticos y religiosos. Su ocupación fue del periodo Clásico Temprano al Clásico Tardío.

Para el 600-900 d.C., los asentamientos tenían un centro ceremonial rector. Aparece cerámica de alta calidad, en lo que se refiere a técnica y pasta. En el periodo prehispánico la zona fue utilizada para un fuerte intercambio comercial, como lo prueban los pueblos bodegas de Nito y Naco. Posiblemente la cerámica fue fabricada en un solo lugar y distribuida en los alrededores. Algunos mayistas como Eric Thompson (1975), en sus investigaciones demuestra que la actual Costa Atlántica Guatemalteca contaba con formas de organización específicas donde la actividad económico-comercial era relevante. Por eso podemos afirmar que previo a la venida de los españoles, la Costa Atlántica Centroamericana, había alcanzado un nivel elevado de desarrollo. Quiriguá (conjuntamente con Copán, en Honduras), sin duda son el vestigio más monumental de esta civilización en la Costa Atlántica.

Cristóbal Colón, en su cuarto viaje (1497), llega a las islas de la Bahía, en donde observa comerciantes de la región, que no dejan de impresionarlo. Estos comerciantes presuponían estar inscritos en formas de organización, más complicadas y complejas a las encontradas por los españoles en las Islas. Colón no pudo observar Mesoamérica en su máximo esplendor, debido a que dirigió su camino hacia Panamá. Hernán Cortés en su Quinta Carta de Relación al Emperador Carlos V, (Cortés:1985:264-339), nos habla de las rutas comerciales Tabasco-Xicalango y se refiere a Nito, como una ciudad comercial de gran impor-

tancia, situada a pocos kilómetros del actual puerto de Livingston. Aunque las informaciones de Cortés no son exhaustivas sobre Nito, se le refiere como un lugar de importancia capital, en lo que respecta a vías comerciales prehispánicas.

Es importante notar que la primera Corte de la Audiencia de Guatemala, fue en Cabo de Gracias a Dios en el Atlántico (cercano a la actual frontera de la mosquitia hondureño-nicaragüense) y luego se trasladaron a la ciudad de Santiago de Guatemala, hoy Antigua Guatemala. La empresa de conquista se consolida de mejor forma donde los asentamientos indígenas presentan formas de organización más ad hoc, para sus empresas de explotación. De ahí que ubicar la Corte de la Audiencia de Guatemala, en la ciudad de Antigua y no en Gracias a Dios, representa la posibilidad de consolidar de mejor forma el proceso de colonización. En la variante Pacífico, se ubican las rutas de comunicación más importantes; hay cierto control en las reducciones indígenas, además de ser numéricamente atractivas. Así también la franja ecológica, era bastante benigna (lo es aún) para lo que los españoles estaban acostumbrados, de ahí que la penetración y el consiguiente dominio fue más lento de lo pensado.

EPOCA COLONIAL

Políticas de desarrollo

Gran parte de la historia colonial de la costa caribe guatemalteca, es el resultado de las relaciones económicas, políticas, sostenidas entre el Reino de Guatemala y la metrópoli española a lo largo de varios siglos (XVI al XIX). La configuración social, económica y cultural de los poblados del litoral fue un proceso en cuyo marco se situaron las exportaciones e importaciones como actividad principal del Reino. La necesidad de ejercer control militar en la zona, fue el otro móvil imperante, dirigido a rechazar los ataques piratas y detener el contrabando de mercancías. Tras un largo y difícil proceso de conquista, se inició la conformación de la sociedad colonial. En una Guatemala, en donde el interés de los europeos se centró fundamentalmente en los altiplanos oriental, central y occidental, así como en las fértiles planicies de la Costa del Pacífico, la situación de la Costa del Golfo de Honduras durante este periodo, debió ser otra:

"Parte de este sector relativamente favorecido de la planicie costera del Caribe, pobre desde el punto de vista ecológico, lo constituye la sección entre el Lago Izabal y Trujillo, una ventana al mar y al comer-

cio con otras áreas que fue vital al interior, antes y después de la conquista. Antes de la conquista, Hernán Cortés, Cristóbal de Olid y otros de los primeros colonizadores encontraron densas poblaciones indígenas alrededor de Naco y Nito en las orillas del Golfo de Honduras, habiendo lo que ha sido descrito como un enclave porteño comercial —similar a Soconusco y a las tierras bajas de Tabasco— alrededor de la Isla de Términos. Este enclave en el golfo comerciaba con el interior de Guatemala y Honduras y con Yucatán, Tabasco y otras áreas más lejanas. Estas poblaciones tropicales desaparecieron rápidamente bajo el impacto de la conquista, así como las poblaciones costeras en muchas partes de Mesoamérica, dejando un vacío demográfico que los nuevos colonos no se encontraban preparados para compensar. Desierta como estaba el área, resultaba de vital importancia a los nuevos amos de la tierra, porque con excepción de la navegación difícil y estacional vía el Desaguadero, desde los lagos nicaragüenses, y unos pocos puertos costarricenses expuestos e insalubres. Este era el único sector de la costa en el que resultaban factibles, aun cuando penosamente, los puertos para la comunicación directa con Europa. El resto de la costa era una serie de pantanos de mangle, bahías abiertas y estuarios poco profundos. Pobres como lo fueron Santo Tomás, Lago Izabal, Puerto Caballos y Trujillo constituyeron la única salida de América Central hacia el mundo europeo (MacLeod:1980:23)".

La poca importancia de la costa durante este periodo queda en evidencia por la constante solicitud de la corona española al Adelantado Pedro de Alvarado, jefe de la expedición conquistadora, de que buscara un puerto y fundara poblaciones en la región (Pérez Valenzuela:1956:13-15). Para la economía de conquista, fundamentada en la extracción de oro y plata mediante el uso de mano de obra forzada, la trata de esclavos indígenas y el saqueo generalizado, un puerto no era asunto de importancia. Los conquistadores estaban más bien interesados en lograr un enriquecimiento veloz, más que en pensar en la construcción de un sistema social que tardaría tiempo en pagar dividendos.

"En América Central, los conquistadores estaban encantados de encontrar dos de los rasgos distintivos de México Central, aun cuando en un grado reducido: densas poblaciones nativas y corrientes fluviales con oro, el que producía rápidas ganancias cuando se le lavaba. Como resultado, la economía de las primeras dos décadas estuvo dominada por el lavado de oro y la esclavitud. Grandes cantidades de indígenas fueron acorralados y llevados a los ríos que llevaban oro (se llegó, incluso, a importar esclavos negros para los mejores de estos ríos); números aún mayores de indígenas, especialmente aquellos de Honduras y

Nicaragua, fueron embarcados como esclavos para llenar los vacíos demográficos de Cuba y Panamá. Muchos otros fueron enviados a Perú (MacLeod:1980:316)".

Conforme fue estructurándose la nueva sociedad, cambió el panorama. La primera Corte de la Audiencia, en el Cabo de Gracias a Dios, se trasladó a Santiago de los Caballeros. Es indiscutible que aquí la reducción de pueblos de indios fue determinante. Por un lado, se formaron los grupos sociales coloniales y, por el otro, la economía del Reino empezó a desarrollarse sobre bases diferentes, es decir sobre productos de agroexportación, tal el caso del cultivo del cacao, que cobró auge entre 1550 y 1580, declinando luego (MacLeod:1980:315-320). Durante este periodo, el comercio entre las ciudades del interior y la costa se realizaba a partir de los puertos de Caballos y Trujillo, localizados en el litoral caribe de Honduras. Estos presentaban inconvenientes, debido a las enormes distancias geográficas y las cadenas montañosas que debía atravesarse. Ello motivó la necesidad de fundar un puerto más cercano y construir un camino que comunicase con la capital de Guatemala. La decadencia del cultivo del cacao ocasionó una depresión económica desde 1585 hasta aproximadamente 1635 (MacLeod:1980: 315). Ello explica en gran medida el impulso que recibió el proyecto de desarrollo de caminos y puertos a la costa caribe, en un intento de hallar solución a la crisis.

"Algunos funcionarios pensaron que el problema residía en la orientación demográfica y económica hacia el Pacífico de América Central y que la solución sería la de construir una buena carretera hasta un nuevo y seguro puerto en el Caribe. El resultado fue la construcción de Santo Tomás de Castilla y el abandono temporal de Trujillo y Puerto Caballos; pero todo esto no provocó ningún cambio comercial de largo alcance que fuera digno de observarse (MacLeod:1980:318)".

En el año de 1549, el Presidente de la Audiencia, Lic. Alonso López de Cerrato, había ordenado la construcción de un puerto en el Golfo Dulce (Lago de Izabal) y del camino que lo uniría con la capital. Sin embargo, no fue sino hasta 1573 que se estableció en lugar definitivo el puerto de Izabal, que daría nombre al actual departamento atlántico de Guatemala (Muñoz:1982:15). A finales del siglo XVI se descubrió el puerto de Amatique, cuyo nombre cambió posteriormente, denominándose Santo Tomás (Pérez Valenzuela:1956: 15-18). A principios del siguiente siglo, el puerto contaba con un camino que lo unía con la capital. Dicho camino fue pronto abandonado, permaneciendo como principal vía terrestre a lo largo de todo el periodo colonial, aquel que iba del viejo puerto de Izabal hacia el interior del país. Ambos puertos,

Izabal y Santo Tomás de Castilla (bautizado así en honor de su fundador, Doctor Alonso Criado de Castilla, gobernador y presidente de la Real Audiencia de Guatemala), se constituyeron en la puerta de la provincia de Guatemala. Santo Tomás era el puerto de depósito e Izabal, el puerto mayor y de registro.

"Sin embargo, el mantenimiento de Santo Tomás como puerto principal de Centroamérica durante la época de la Colonia, no se debió principalmente a ningún control artificial de comercio en favor de los comerciantes de Guatemala y de Sevilla. El transporte entre las costas y el interior era más fácil y la distancia hacia Guatemala menor que por Honduras. Una ventaja importante para la ciudad capital fue que estaba localizada cerca de aguas navegables. Santo Tomás era el puerto que le conectaba con el exterior, pero el transporte por agua no terminaba allí, ya que embarcaciones livianas costeras proporcionaban otra conexión con el puerto exterior de Izabal... Las recuas de mulas que transitaban entre Izabal y la capital únicamente tenían que cruzar una montaña —la del Mico—, relativamente baja aunque traicionera, y vadear un río importante —el Motagua—, en Gualán (Floyd: 1972: 2)".

A finales del siglo XVI, la presencia y constantes ataques de piratas británicos en su mayoría, obligó a las autoridades coloniales a formular una política de protección militar de los puertos del litoral caribe guatemalteco. El desinterés de la Corona en invertir recursos económicos en la fortificación de las costas de una provincia que le reportaba escasos beneficios, motivó que la fortificación y defensa de Izabal y Santo Tomás se realizaran en escala modesta. El sistema defensivo de la costa se centraba en tres puntos: el puerto de Santo Tomás, cuya fortificación comenzó en 1606, el puerto de Izabal y el Castillo de San Felipe, ubicado en un punto intermedio entre ambos puertos, sobre la confluencia del Río Dulce y el Lago de Izabal. A pesar de la existencia de este triángulo defensivo, las incursiones piratas no disminuyeron. El Castillo de San Felipe, se construyó en el año de 1643, nombrándosele en honor al príncipe reinante de España, Felipe II. Veintitrés años después, el pirata Yánquez lo incendió. En 1688 se rehabilitó, empleándose para el efecto mejores materiales. En el periodo siguiente, el castillo siguió siendo víctima de constantes ataques piratas hasta que finalmente fue abandonado por completo.

El fin del siglo XVI y principios del siguiente, dio inicio la exploración del río Motagua, impulsada por la necesidad de encontrar vías alternativas para el comercio colonial. La preocupación de buscar otras rutas comerciales respondía a la dificultad que oponía el camino de Izabal a Guatemala. Los recursos económicos para su mantenimiento eran es-

casos, lo que, sumado a la enorme distancia y las barreras geográficas tales como sierras, selvas y pantanos, hacían sumamente difícil su tránsito. En el año de 1609 dieron inicio las primeras exploraciones del río Motagua. Sin embargo, las autoridades coloniales poco hicieron para implementar su efectiva utilización. No fue sino hasta 1792 que el Consulado de Comercio, institución que agrupaba al poderoso sector de comerciantes guatemaltecos, solicitó un exhaustivo estudio de esa vía fluvial. Se demostró que ésta era navegable desde su desembocadura hasta la población de Gualán, ubicada en el valle medio del Motagua, en el actual departamento de Zacapa. Cuatro años después de efectuada la exploración del río (1796), el Consulado de Comercio de Guatemala fundó la Compañía General de Navegación del Río Motagua, integrada por accionistas miembros del Consulado. Incluso se construyó una nave, la "Barca de Guatemala", con el objeto de transportar las mercancías que entraban y salían del reino desde la barra del Motagua hasta Gualán (Pérez Valenzuela:1956:21-25).

La Compañía General de Navegación del Río Motagua fracasó debido a la escasez de capital disponible, así como por la poca colaboración prestada por el gobierno colonial y la Corona. Su importancia reside en que éste constituyó el primer intento de explotar los recursos de la Costa Caribe a través de políticas económicas de capital mixto (gobierno-iniciativa privada). Representó el antecedente inmediato de la orientación que recibiría el desarrollo económico de la Costa Caribe durante el siglo XIX, y sentó un antecedente para la penetración del capital extranjero en la región. El desarrollo de la Costa Atlántica guatemalteca estuvo condicionado por las políticas coloniales dirigidas a construir la infraestructura vial y portuaria que tan necesarias eran para el desenvolvimiento económico del reino y, en especial, de la provincia de Guatemala. Resulta conveniente señalar que los modestos logros en este campo se debieron al escaso desarrollo de las fuerzas productivas y a la condición colonial de Guatemala.

Formación Social en el Caribe guatemalteco Epoca Colonial

Las políticas coloniales de desarrollo de la red vial y portuaria de la Costa Caribe así como la necesidad de asegurar su protección militar, determinaron el carácter de la estructura social de la región. La lenta configuración de la estructura social de la costa fue el resultado de las políticas del estado colonial. Los patrones de colonización, de tenencia de la tierra, así como la formación de los diferentes estratos sociales en

que se dividió desde temprana época la sociedad costeña, tuvieron como eje rector precisamente a esas políticas estatales. La desarticulación social que provocó la conquista en el área maya, repercutió directamente en la Costa Caribe de Guatemala. Las epidemias de origen europeo y la dislocación violenta de las sociedades mayas provocaron un rápido descenso poblacional.

El estado español no diseñó políticas coherentes de desarrollo económico y social de la Costa Caribe de Guatemala. A pesar de las múltiples cédulas reales que exigían la fundación de poblados en la región, poco hicieron las autoridades coloniales para darles cumplimiento. El desarrollo poblacional se dio más bien en forma desordenada, atendiendo a las necesidades comerciales de la metrópoli y de las clases dominantes de Guatemala. Los primeros núcleos poblacionales surgieron en torno a los puertos de Izabal y Santo Tomás. La población residente se dividía en reducidos grupos de funcionarios, pequeños contingentes de militares, algunos comerciantes y la masa de agricultores y pescadores que además se desempeñaban en las tareas de embarque, desembarque y transporte de mercancías. El ritmo comercial entre Guatemala y las otras posesiones españolas del Caribe, y con la misma Europa, era sumamente bajo. Uno o dos barcos hacían escala anualmente en los puertos guatemaltecos, trayendo mercancías europeas y llevando productos guatemaltecos a España. El transporte de mercancías entre los puertos y la capital estimuló el poblamiento de las zonas interiores de la región atlántica de Guatemala. A lo largo de los caminos surgieron pequeñas aldeas, cuya función era proveer pasto para las recuas de mulas que servían para llevar las mercancías (dar alimento y hospedaje a los viajeros) y proveer mano de obra a los empresarios del transporte, es decir a los dueños de las recuas de mulas.

Los pobladores de la costa guatemalteca durante el periodo colonial puede dividirse en dos grupos. El primero se caracterizaba por el carácter transitorio de su permanencia en dicha región. En este grupo se incluyen los funcionarios, los militares y los arrieros de las empresas del transporte. Podría incluirse asimismo a los presidiarios, quienes cumplían en las cárceles de la región, fundamentalmente en el castillo de San Felipe. El segundo grupo estaba constituido por campesinos y pescadores que practicaban economías de subsistencia y cuya articulación con la economía colonial descansaba sobre la base de trabajos temporales realizados en los puertos al servicio de las empresas de transporte de mercancías. Estos vivían dispersos en aldeas del interior de la costa o en el litoral, en las proximidades de los puertos. Cabe conjeturar que estos grupos humanos sacaban algún provecho de su participación en

las redes de contrabando procedente de Belice, especialmente durante el siglo XVIII y principios del XIX, cuando esta práctica se consolida plenamente.

La población en mención producía asimismo determinados bienes artesanales, que vendían en otras regiones del país. Cabe señalar la producción de lozas de barro que se exportaban a Cobán (Villar: 1958:68), así como la elaboración de cajetas de harina de plátano. Parece ser que cada microrregión de la costa se especializaba en la elaboración de determinados géneros artesanales. Un viajero que visitó la zona en el año de 1744, refiere que: "El río de los Plátanos se llama así por estar lleno su territorio de inmensos bosques de plátano. Los habitantes de esta zona, ante tal exceso de fruto, han discurrido fabricar una pasta mezclada de harina muy fina y muy tamizada, y lo colocan en cajitas de madera envuelta la pasta en hojas del mismo árbol y se exporta mucho (Villar:1958 :68)". Los costeños importaban determinados bienes que no producían. El viajero mencionado anteriormente, afirma que de Cobán: "a Izabal llevan harina, café y tabaco...(Villar: 1958:68)", implicando la existencia de redes o circuitos comerciales intrarregionales y entre regiones. Es de interés señalar que las formas coloniales de tenencia de la tierra en la costa atlántica de Guatemala responden a la necesidad de subsistencia del campesinado local. Estos utilizaban las tierras según la práctica tradicional de limpiar una parcela de selva y cultivarla dos o tres años. Agotada la tierra, procedían a desmontar otra parcela. El concepto de propiedad privada en una región selvática y aislada, con una densidad demográfica muy baja, y cuya articulación con el mundo exterior respondía a los intereses de grupos sociales ajenos a ella, no tuvo mayor desarrollo. El panorama se modificaría totalmente durante el siglo XIX.

En las décadas anteriores a la Independencia, acaecida en el año de 1821, el panorama socioeconómico de la Costa Caribe de Guatemala no varió sustancialmente en relación con los tres siglos anteriores. Las únicas diferencias notables se aprecian en el incremento de la densidad poblacional y en el surgimiento de una incipiente estratificación en el seno de la estructura social. Asimismo, los patrones de tenencia de la tierra se transformaron lentamente, como resultado de los dos fenómenos aludidos. El incremento poblacional fue un fenómeno generalizado en todo el país. La costa norte no fue una excepción. Sin embargo, en esa región el crecimiento demográfico respondió a causas particulares; el establecimiento de pequeños núcleos de población garífuna procedentes de Honduras. El mismo puerto de Livingston surgió durante la primera década del siglo XIX como resultado de la migración de contingentes garífunas hacia la Bahía de Amatique.

Tanto la estratificación social como el sistema de tenencia de la tierra se modificaron en alguna medida, debido a ciertas causas, entre las que sobresalen el fortalecimiento del poderío británico en Belice y, como resultado de ello, la consolidación de esa colonia como centro de las actividades mercantiles ilícitas, o contrabando, hacia diversas regiones de Guatemala, movimiento que fundamentalmente ocurría a través de la Costa Caribe. El flujo económico que tal actividad suponía, evidentemente alteró la estructura social de la costa. Otros elementos que de alguna manera incidieron en la reformulación de la sociedad costeña, son: La creciente explotación de los recursos madereros de la región que, aunque en mínima escala comparada a lo que sería dicha explotación unas décadas más tarde, provocaba cambios sociales; y las corrientes migratorias procedentes del interior del país, las que pese a no ser significativas numéricamente, ejercieron algún impacto en la estructura social local.

EPOCA REPUBLICANA

Políticas Estatales de Desarrollo (1821-1850)

Durante la efímera existencia de la República Federal de Centroamérica, las políticas estatales hacia la Costa Caribe sufrieron un cambio radical en relación con el periodo colonial. El gobierno del Estado de Guatemala impulsó políticas agresivas de colonización y desarrollo económico, sujetas a los intereses de la élite comercial del país, en cuyo seno se encontraba el poder económico y político del nuevo Estado. Griffith señala las causas que determinaron esas políticas estatales. "Cuando, se realizó la independencia de Centroamérica, surgió la esperanza de que las dificultades de la época colonial se terminarían y de que los recursos económicos del país se desarrollarían bajo un gobierno capaz de legislar por primera vez en beneficio nacional. Los primeros jefes de la república centroamericana, y especialmente los de Guatemala, creyeron unánimemente que la libertad de comercio le traería a la antigua Capitanía General una inmediata metamorfosis económica que la colocaría en un nivel de prosperidad sin precedentes. Se dieron cuenta de que se necesitaban colonos que poblaran y cultivaran las fértiles y despobladas regiones costeras y de que se necesitaban vías de comunicación y puertos, negligencias de la dominación española que ellos esperaban enmendar inmediatamente (Griffith:1958:40)".

Las políticas de estado en relación con la costa del norte contienen un elemento novedoso en la historia de Guatemala: el desarrollo de

ésta se concibe como un proyecto multinacional, con participación del estado guatemalteco y de compañías extranjeras de capital privado, apoyadas por los gobiernos de las metrópolis europeas. Esta orientación responde a causas de orden económico e ideológico. La economía del Estado de Guatemala era precaria, como resultado de tres siglos de explotación colonial española. A ello se suma la sangría económica que ocasionaron las revoluciones de Centroamérica, que enfrentaron a liberales y conservadores, y a los cinco estados, en una serie de guerras. La deuda de 7.142.857 pesos suscrita con Inglaterra en 1824 para pagarle el 30% de la deuda del antiguo Reino de Guatemala, agudizó la crisis económica. En el orden ideológico, cabe indicar que los gobernantes de aquel periodo estaban fuertemente imbuidos de las ideas de la Ilustración que se extienden por Europa a partir de la Revolución Francesa. Asimismo, los ejemplos de desarrollo industrial alcanzado por varias naciones europeas, particularmente la Gran Bretaña, condicionaban la visión que del mundo tenían aquellos hombres.

"Al efectuarse la independencia del territorio centroamericano, los mercaderes criollos confiaron en que la huida de algunos comerciantes españoles, la posibilidad de entrar en relación directa con casas de comercio inglesas, francesas y norteamericanas, y la toma del poder político, les permitiría poner bajo su control la economía del nuevo Estado. Sin embargo, con gran desagrado constataron que aquél "libre comercio" que con tanta energía había defendido en 1813 en las Cortes de Cádiz el criollo Antonio Larrazábal, se había constituido en salvoconducto para muchos aventureros extranjeros que a raíz de la independencia, y provenientes de Belice, se internaron en el país, con el fin de iniciar actividades comerciales y políticas. Unos llegaron por cuenta y riesgo propio, otros, como agentes de las casas comerciales establecidas en el asentamiento inglés, que se habían desarrollado como intermediarias de importantes compañías de comercio londinense, realizando un próspero negocio de contrabando desde el siglo XVIII. La existencia de Belice fue un factor nocivo para el desarrollo de una economía independiente en Guatemala. Esto fue muy pronto reconocido aquí, en donde se iniciaron gestiones por parte de los comerciantes del país, a fin de establecer una zona comercial en la costa norte, capaz de competir con el establecimiento inglés (Cambranes:1977:4-5)".

Otro elemento determinante que no debe pasar desapercibido es la escena internacional. El capital ha sufrido un notable desarrollo en los países hegemónicos de Europa, al igual que en Norteamérica, y atraviesa una etapa de expansión a nivel mundial que se prolonga hasta el presente. James Monroe, Presidente de los Estados Unidos, formula la

Doctrina Monroe, según la cual toda futura colonización o injerencia europea en el hemisferio occidental sería considerada como un peligro para la paz y seguridad de su país, además de inamistosa. La expansión internacional del capital y la Doctrina Monroe, sumados a la crisis económica de Guatemala y a la ideología liberal de sus gobernantes, condiciona los proyectos guatemaltecos de desarrollo de sus costas. En el ámbito regional, la costa guatemalteca sufre transformaciones. En la época morazánica, Guatemala pierde Cuyamel y Omoa. En 1836, Inglaterra amplió el territorio de la concesión maderera de Belice del río Sibún al río Sarstún, reduciendo así la extensión del litoral guatemalteco.

Las Concesiones: ¿Desarrollo de la Costa Caribe?

Durante el periodo en cuestión, el gobierno del Estado de Guatemala decretó una serie de concesiones sumamente lesivas para la nación, y cuyo propósito se orientaba a encontrar medios efectivos para mejorar las comunicaciones entre la capital y el litoral caribe, así como implementar políticas de colonización tendientes a desarrollar esa porción del territorio nacional. "Sin embargo, la empresa no se creía poder realizar sin una colonización extranjera, capaz de aportar los elementos humanos y materiales para el desarrollo del centro comercial. De esta forma, los contratos celebrados al efecto con compañías de colonización inglesas y belgas colocaron a Guatemala a un paso de perder su Costa Atlántica en la década de los años treinta. El establecimiento de una colonia de emigrantes extranjeros en una franja costera que se pretendía convertir por parte del Estado guatemalteco y de una potencia extranjera en centro comercial desde el cual los intereses de la "madre patria" se expandirían en un radio cada vez más amplio, conllevaba, implícitamente, la subordinación de este centro económico a la estructura administrativo-política del Estado de Guatemala, al cual se pretendía arrebatar el territorio (Cambranes: 1977:4-7)".

Entre los años de 1825 y 1853, el gobierno guatemalteco ofreció importantes estímulos a compañías extranjeras para el desarrollo y colonización de la Costa Atlántica y los territorios vecinos de la Verapaz y El Petén. A través de una serie de decretos, se abrieron las puertas de estos territorios al capital extranjero. El Estado guatemalteco, haciendo gala de una liberalidad que asombraba a los empresarios europeos interesados en acrecentar sus capitales mediante inversiones en los recién independizados países de la América Española, formuló la concesión del puerto de Santo Tomás, ampliándola luego por medio de sucesivos decretos, hasta incluir completa la provincia de la Verapaz y una buena porción del distrito de El Petén.

La concesión de la casi totalidad del norte y nororiente de la República tenía por objeto fomentar la colonización de esos territorios con población europea, considerada como un factor indispensable para el progreso de la nación. A cambio de su generosidad, los gobernantes guatemaltecos esperaban que las compañías concesionarias construyesen la infraestructura vial que uniría a la capital con los puertos atlánticos. Detrás de estos proyectos estatales de entrega incondicional de la mitad de la República, se adivinan los intereses económicos de los comerciantes guatemaltecos. A ese grupo monopolista convenía disponer de caminos, puentes y buques de vapor que facilitasen sus operaciones mercantiles. Asimismo, creían ellos, un movimiento colonizador y el desarrollo de dichos territorios por medio del capital extranjero, les permitiría acrecentar su prosperidad. En su afán de enriquecimiento, no se detuvieron a meditar en las posibles consecuencias de sus políticas entreguistas.

Cronología de las Concesiones

La concesión de los distritos de Santo Tomás, la Verapaz y El Petén se han dividido en tres etapas:

1825-1834

Durante este momento inicial, la Asamblea Constituyente del Estado de Guatemala decreta la concesión de los distritos en mención. A través de sucesivos decretos, se obligaba a las compañías interesadas a construir caminos y puentes, así como a habilitar el puerto de Santo Tomás. Asimismo, éstas debían traer colonos europeos para poblar los territorios concedidos. A cambio de ellos, el gobierno les otorgaba una serie de privilegios, entre los cuales cabe destacar: los derechos de usufructo perpetuo de los territorios, así como el uso y disfrute de las riquezas que en ellos hubiese (madera, pesca y minerales), excepción de impuestos, navegación libre por los ríos Dulce, Polochic y Motagua, gobierno municipal autónomo y libertad de culto. Por su parte, los colonos recibirían tierras, exención de impuestos, derechos de extracción de riquezas e importación de bienes extranjeros libres de impuestos.

1834-1840

Durante este lapso de seis años, el gobierno del Estado de Guatemala procedió a negociar la contratación de Santo Tomás, la Verapaz y

El Petén con los representantes de diversas compañías extranjeras. Inicialmente, se contrató con Juan Galindo y Miguel Moscoso. Estos no cumplieron con lo convenido, por lo cual se canceló la concesión. A continuación, el gobierno negoció con los representantes de la Compañía Comercial y Agrícola de las Costas Orientales de la América Central, de capital inglés. El 6 de agosto de 1834 se formalizó la concesión, ampliándose ulteriormente, el 8 de noviembre de 1838.

Durante el año de 1840, la Compañía Comercial y Agrícola de las Costas Orientales de la América Central emprendió el desarrollo del proyecto. Trajo cien colonos ingleses y fundó algunos poblados. Asimismo estableció comunicaciones marítimas entre Guatemala y Belice, lo que provocó el entusiasmo de los comerciantes guatemaltecos, ya que les facilitaba el envío de los productos de agroexportación nacionales (cochinilla e índigo), a Belice, y desde allí, a Inglaterra. Sin embargo, ese mismo año (1840), el gobierno de Guatemala revocó la contratación con la compañía debido a que ésta no había cumplido con las cláusulas según las cuales se obligaba a construir la infraestructura vial y portuaria. En gran medida, el fracaso de la compañía se debió a que el gobierno británico retiró su apoyo de colonización de la costa guatemalteca.

1840-1853

La Compañía Comercial y Agrícola de las Costas Orientales de la América Central vendió sus derechos de la concesión de Santo Tomás, la Verapaz y El Petén a una compañía belga. El 7 de octubre de 1841, el rey Leopoldo de Bélgica aprobó los estatutos de formación de dicha compañía, e inmediatamente entró en contacto con el gobierno de Guatemala.

La compañía belga fue fundada y dirigida por el Duque de Hompeach, quien tenía la intención de que posteriormente el proyecto de penetración colonialista pasara a manos alemanas. Gran parte del financiamiento era de origen alemán, y se tenía la idea de transformar la empresa en un instrumento de penetración alemana en Centroamérica. Por su parte, Bélgica se interesó en la contratación debido a: "...crisis de exportación en la metrópoli debido a la pérdida de importantes mercados holandeses, motivado por la separación belga de los Países Bajos en 1830, y búsqueda de mercados extranjeros para la manufactura nacional. La respuesta de la burguesía belga al problema, es el esbozo de proyectos de colonización de zonas geográficamente favorables. En este contexto se organizó en Bruselas, en 1842, la Compagnie Belge de Colonisation, apadrinada por el rey Leopoldo I, estando compuesto su

comité por representantes de altos círculos aristocráticos y financieros belgas y alemanes, el cual oficialmente propuso fundar empresas agrícolas, industriales y comerciales en la futura colonia de Guatemala, y el establecimiento de relaciones comerciales con las repúblicas centro-americanas, como el paso inicial de una política encaminada a la dominación y al sometimiento económico de estos países. Los belgas hasta llegaron a mencionar en un folleto publicado en 1844 la posibilidad de construir un canal interoceánico... en Guatemala (Cambranes:1977:6)".

En los años que siguieron al de la fundación de la compañía belga, el gobierno de ese país realizó los arreglos necesarios con el de Guatemala a efecto de dar principio a la colonización. Durante este periodo arribaron los primeros colonos belgas. Sin embargo, los graves problemas internos surgidos en la nueva colonia, la llevaron pronto al fracaso. Estos se originaron en la división que se dio entre los colonos, lo que a su vez provocó el resquebrajamiento de la estructura administrativa burocrática y militar de la colonia. Rota la cohesión interna del establecimiento, la empresa belga de colonización fue incapaz de prolongar su dominio colonial.

A continuación citamos las declaraciones de un colono alemán, H.A. Graef, quien, con su relato, demuestra las razones del fracaso de la empresa belga de colonización. "En 1844 el sistema de trabajo en la colonia le planteaba a los colonos exigencias que sobrepasaban las fronteras de sus capacidades de rendimiento. El día comenzaba a las cinco y media de la mañana. El trabajo se iniciaba a las seis y media; se trabajaba hasta las once del medio día. A continuación se hacía una hora de ejercicios militares durante el periodo de más calor en el día. Por la tarde se tocaba llamada a las dos y media. Acto seguido se trabajaba de continuo hasta el anochecer. Por la noche debían los trabajadores prestar servicio de guardia (...) Incomprensiblemente brutales eran los métodos con que se creía hacer justicia. Por la menor falta eran enviados los colonos a una pequeña isla en la bahía de Santo Tomás. Ahí se les dejaba días enteros a ración de pan y agua, sin un techo para protegerse de las lluvias tropicales, sin ninguna protección contra los bichos, escorpiones, serpientes... (...) El distinto trato de los colonos condujo a la formación de dos partidos. La población antigua, que se sentía traicionada, se unió a la población indígena de las aldeas de los alrededores. Esto motivó a Guiliamont, el director de la colonia, a expulsar a los indios de sus aldeas y a quemarlas, utilizando el aparato militar que tenía a su disposición (citado por, Cambranes:1977:8)".

En 1853, la Cámara de Representantes de la República de Guatemala canceló la contratación con la compañía belga. El gobierno optó

por liquidar la concesión por temor al surgimiento de otra colonia similar a Belice en el litoral Atlántico. Valga añadir que los colonos sobrevivientes emigraron a la capital y a otros poblados del país, no quedando en Santo Tomás sino su recuerdo.

La colonización en el reflejo de la estructura social

Los proyectos de colonización mediante contratos con empresas extranjeras repercutieron en la estructura social de la Costa Caribe Guatemalteca. El efecto más contundente lo constituyó, indiscutiblemente, la puesta en marcha de políticas de colonización interna, promovidas por el Estado y las compañías extranjeras. No deben perderse de vista los intereses de expansión colonial europea que subyacían detrás de las empresas de colonización. Uno de los principales estímulos era la posibilidad de explotar mano de obra barata. De dónde se iba a reclutar sino entre la población guatemalteca de extracción campesina. El gobierno guatemalteco tenía gran interés en desarrollar políticas de colonización interna. Buscaba superar el obstáculo que oponía, el vacío demográfico de Izabal al desarrollo de la red vial entre los altiplanos y los puertos del Caribe. Una red vial necesaria para el desarrollo del proyecto económico de la élite detentadora del poder, en ese momento. William F. Griffith explica al respecto:

"Vías de comunicación con el interior, las cuales eran esenciales para el buen éxito del puerto guatemalteco en el Atlántico, constituían un serio problema. Las condiciones físicas del terreno y los factores del clima elevaron el costo de la construcción y mantenimiento de las vías terrestres y fluviales y las escasas rentas del gobierno forzaron la pronta amortización de las inversiones hechas con este propósito, tomando el dinero del peaje recaudado por el uso de estas vías. Sin embargo, el territorio atravesado por las rutas comerciales estaba casi despoblado y no era productivo; por lo consiguiente, no había comercio local que pudiera pagar parcialmente el costo de la construcción y mantenimiento de las vías de comunicación. En esta forma, todo el peso económico recayó sobre el comercio entre los puertos y la capital y por esta razón se proporcionaron facilidades de transporte a medida que el volumen del tráfico lo justificaba. Los contratos con las compañías particulares continuaron la política de cobrar peaje, pero se proyectó la construcción de mayores facilidades de transporte y el establecimiento de una población local cuya industria y comercio vinieran a aumentar las rentas existentes para esas mejoras (Griffith:1958:61)".

En 1848, se da inicio a las políticas de colonización interna, mediante un contrato suscrito entre el gobierno guatemalteco y la compañía de colonización belga. Sin embargo, la migración hacia la costa no era un fenómeno nuevo, aunque sí lo constituían las políticas estatales dirigidas hacia ese fin. En 1846, la "Gaceta Oficial" publicaba un artículo que hace referencia a la procedencia de los colonos locales residentes en el puerto de Santo Tomás. Al respecto, Pérez Valenzuela dice lo siguiente: "La "Gaceta Oficial" publicaba un extenso artículo de don Joaquín Sáenz, fechado en Santo Tomás el 27 de noviembre de 1846, intitulado "puerto de Santo Tomás". Por las consideraciones que hacía acerca de la colonia y del futuro de la ciudad-puerto, trasladamos algo de él. Hablaba de las construcciones hechas, del número de habitantes. Había un barrio —Sáenz es el único que lo ha anotado— al cual se le denominaba "de los españoles". Estaba integrado por setenta negros o mulatos, procedentes de Omoa, Livignston, Trujillo y El Cabo, que habitaban en dieciséis ranchos de palma. Se llamaba "de los españoles", por el idioma que usaban (Pérez Valenzuela:1956:177)".

Las políticas de colonización interna respondían a las necesidades creadas por la penetración del capital extranjero en la costa. Como ejemplo de ello, basta con citar la construcción del camino de Santo Tomás al Mico, empresa promovida por los belgas, cuyos trabajos dieron inicio en 1848 y se concluyeron al año siguiente. Para la consecución de la obra, "se emplearon solo trabajadores del país, pagados por el erario de la nación (Pérez Valenzuela: 1956:201)". Cabe suponer que muchos de estos trabajadores se avocindaron definitivamente en la región. No debe olvidarse que en la "Memoria del Consulado de Comercio", el 6 de junio de 1850, se aconsejaba "crear pequeños poblados para que el comercio y la arriería no careciesen de auxilios (Pérez Valenzuela:1956:199)".

Resulta interesante leer la descripción que hace L. Stephens, viajero norteamericano que visitó Guatemala hacia 1839. Nos indica de los tipos populares que vivían y trabajaban en la región. Su narración evidencia la existencia de una sociedad local costeña, culturalmente integrada, y supeditada a intereses oligárquicos nacionales y transnacionales, con la consecuente cauda de pobreza y subdesarrollo socioeconómico. Stephens es elocuente al hablar de la "arriería".

"Al romper el día los arrieros comenzaron a cargar para el paso de la montaña. A las siete de la mañana toda la recua, compuesta de alrededor de cien mulas y de veinte a treinta arrieros estaba ya en camino. Nuestro grupo inmediato constaba de cinco mulas: dos para Mr. Catherwood y para mí, una para Agustín y dos para el equipaje:

Además de lo cual, teníamos cuatro indios cargadores. Si se nos hubiese consultado, quizás en aquella época habríamos tenido escrúpulos de usar a los hombres como bestias de carga; pero el señor Ampudia había hecho todos los arreglos para nosotros. Los indios estaban desnudos, salvo una pequeña pieza de tela de algodón alrededor de los ijares, que les cruzaba por delante entre las piernas. Las cargas se compusieron de modo que les quedase de un lado una superficie plana. Los indios sentáronse en el suelo con la espalda contra esta superficie, se pasaron una correa sobre la frente, la que sostenía la carga; y acomodándola sobre sus hombros con la ayuda de un palo o la mano de algún mirón se pusieron en pie. Esto parecía cruel; pero, antes que se hubiese gastado mucha simpatía por ellos, habían desaparecido (Stephens: 1971:37)".

El informe de Graef, citado con anterioridad, pone de relieve la existencia de conflictos entre los agentes que conformaban la estructura social costeña de aquel entonces. El choque de intereses al interior de la colonia de Santo Tomás y su posterior división interna afectó a los pobladores guatemaltecos de las aldeas y caseríos vecinos. Es de interés observar la forma en que las fuerzas militares belgas procedieron a reprimir a esos trabajadores, mediante su expulsión y la quema de sus aldeas.

Políticas de desarrollo de la Costa Atlántica (1850-1900)

La historia de la Costa Atlántica, a partir de los fracasos de las tentativas colonizadoras, se orienta hacia un desarrollo y crecimiento no conocidos con anterioridad. Aparecen nuevos actores, con intereses económicos particulares, cuya presencia determina tanto las políticas estatales de desarrollo de la región, como a la región misma y a sus habitantes. Durante medio siglo, de 1850 a 1900, se tendieron las bases para el posterior desarrollo capitalista de Izabal.

El Estado de Guatemala impulsa políticas de desarrollo en la Costa Atlántica dirigidas a favorecer la expansión del capital privado que en ese entonces comienza a cobrar auge en el país. Pese a los profundos cambios políticos ocurridos en el país, verbigracia el derrocamiento de la dictadura conservadora (Rafael Carrera 1851-1865 y Vicente Cerna 1865-1871) y la instauración de otra liberal (Justo Rufino Barrios 1892-1898), el Estado continúa favoreciendo la idea de construir una ruta hacia la costa. El auge del cultivo del café a partir de 1859, provoca transformaciones en el país, que afectaron profundamente a la población de Izabal. El capital privado de origen alemán sustentado en su caficultura, desarrolla una alternativa vial al eje Sto. Tomás-Puerto de

Izabal-Guatemala, sustituyéndola por el trayecto Livingston-Panzós, por del lago de Izabal y los ríos Dulce y Polochic hacia Cobán, y posteriormente a la capital. La introducción de un moderno sistema de buques de vapor y la construcción de una línea férrea en Alta Verapaz, agilizaron el transporte por Izabal. Y a la vez facilitaron la explotación desmedida de los recursos madereros de la cuenca del lago y valles fluviales adyacentes. En 1883, el gobierno de Guatemala emprende la construcción del Ferrocarril del Norte, y funda Puerto Barrios al año siguiente. El impulso que recibieron ambos proyectos de comunicación, primero el alemán y luego el nacional, atrajeron enormes migraciones de campesinos en busca de tierras hacia Izabal. En este periodo muchos q'eqch'ies que han sido despojados de sus tierras en la consolidación de la cafcultura, van a asentarse al norte del Lago de Izabal.

A partir de 1870, se inicia el cultivo comercial del banano, constituyéndose ese departamento por vez primera en su historia en un centro de producción agrícola. La construcción del ferrocarril, el auge de la cafcultura y la producción bananera en tierras de Izabal, abren un nuevo capítulo en la historia de la Costa Caribe guatemalteca. Existe abundante información etnográfica contenida en diversos documentos, lo que contrasta drásticamente con la escasa documentación de los periodos anteriores. Esas fuentes ilustran acerca de las culturas de los conglomerados de trabajadores que vivían en la región, su relación con su medio ambiente y la sujeción a relaciones sociales de producción impuestas desde afuera. La existencia de una masa trabajadora cuantitativamente grande se transformó en un enorme atractivo para la inversión económica, a la vez que llenó el vacío demográfico que durante siglos constituyó un obstáculo para el desarrollo de las vías de comunicación.

El Ferrocarril

Durante el periodo comprendido de 1892 a 1896, el Estado de Guatemala construyó cinco de los seis tramos de la línea férrea entre Guatemala y Puerto Barrios, mediante la implementación de políticas nacionalistas.

"El 9 de mayo de 1892, la Asamblea Nacional Legislativa emitió el Decreto Número 179, declarando que la construcción del Ferrocarril del Norte se haría por cuenta de la Nación, lo mismo que la del muelle del Puerto de Santo Tomás. El costo de la obra se estimó en 10,000,000 de pesos, capital que se dispuso reunir en forma de acciones voluntarias y forzosas de 100 pesos cada una. Serían forzosas las que tomaran

todos los empleados civiles y militares siempre que su sueldo o pensión ascendiera a 50 pesos mensuales o más, descontándoseles en tal caso el 10% de sus haberes. Para administrar los fondos se designó uno de los bancos de la localidad y se creó además, una comisión compuesta de tres personas, de las cuales una debería ser diputado (De León Aragón:1950:52)".

Anteriormente, desde el año de 1883, el gobierno había intentado realizar el proyecto mediante contratos con compañías privadas de capital extranjero, ninguno de los cuales fructificó. Algunos de ellos resultaban onerosos para la nación, como los contratos del 8 de mayo de 1884 y del 26 de agosto de 1885, que consideran la donación de miles de caballerías en Izabal, Alta y Baja Verapaz, y El Petén a los contratistas. Sin embargo, fue durante el gobierno de Reina Barrios, a partir de 1892, cuando se dio impulso al proyecto, habiéndose concluido el trayecto de Puerto Barrios al Rancho San Agustín, cercano a la capital. En 1904, el siguiente gobierno cedería sus derechos sobre el ferrocarril a una compañía extranjera, mediante la firma de un oneroso contrato que arrebató a Guatemala su "**Ferrocarril Nacional al Atlántico**", como se le bautizó oficialmente.

La construcción del ferrocarril transformó la economía del departamento de Izabal, y a la vez se constituyó en una de las principales causas de cambio en la geografía sociodemográfica. Basta citar la fundación de Puerto Barrios, en 1884, inicialmente un villorrio que llegó a convertirse en cabecera departamental y activo puerto marítimo de Guatemala. La apertura de los territorios que conforman el valle bajo del río Motagua posibilitó el desarrollo de poblados, entre los cuales cabe destacar aquellos ubicados sobre la línea del tren: Tenedores, Los Amates, así como el crecimiento de otros como Gualán y Zacapa, en el valle medio del mismo río. Los trabajos de construcción requirieron abundante mano de obra, parte de la cual se reclutó entre la población local, componiéndose el resto de migrantes de regiones vecinas, especialmente mestizos de los altiplanos orientales y q'eqchi's de la Verapaz. La afluencia de población hacia Izabal elevó la densidad demográfica sustancialmente, a la vez que conllevó un reacomodo entre los distintos grupos étnicos, el garífuna incluido.

Auge cafetalero

Si bien es correcto afirmar que el Estado de Guatemala emprendió y concluyó la construcción de una considerable porción del Ferrocarril del Norte con recursos nacionales, también lo es el hecho de que tal

proyecto respondió a la necesidad de una vía expedita para transportar hacia el mercado internacional los cargamentos de café, cultivo que constituye la principal fuente de ingresos del país a partir de mediados del siglo XIX. No debe perderse de vista que la producción cafetalera estaba en manos de terratenientes latifundistas, por lo cual es válido señalar que la construcción del tren benefició principalmente a ese grupo, y que el uso de territorio izabaleño no tomó en cuenta los intereses de la población local. El auge cafetalero estimuló nuevas necesidades de desarrollo estatal en Izabal, el que:

"Se crea como unidad político-administrativa, a partir del Decreto del 8 de mayo de 1866. En esa época el cultivo de la grana, principal producto de agroexportación se encontraba en crisis. "Las principales zonas donde se cultivaba la cochinilla eran Antigua, Amatitlán, Guatemala, Petapa, Villanueva, Palín y en algunos de los departamentos orientales como Zacapa y Jutiapa". Esto significa que la región de Izabal no tenía importancia en cuanto a su participación en la producción agrícola, alrededor de la cual estaba girando la economía nacional. Posteriormente, con la crisis definitiva de este cultivo, provocada por la caída de los precios en el mercado internacional al no poderse competir comercialmente con los tintes industriales alemanes. El primer lugar en la agroexportación lo pasó a ocupar el café, el cual se había empezado a cultivar en Guatemala entre 1850 y 1865. Además durante esa época, el gobierno de Rafael Carrera acordó firmar con el gobierno inglés la convención de límites de Belice (1859), en busca de una vía de comunicación expedita con el Atlántico, debido a que la agroexportación tropezaba con el problema de la carencia de vías de comunicación (Facultad de Arquitectura:1980:16)".

La historia de la costa en este periodo obliga a detenernos para explicar acerca de la participación del capital alemán en el desarrollo económico de Guatemala. Los antecedentes se remontan a 1847, cuando se firma el "**Tratado de Comercio y Amistad**" entre las ciudades asiáticas y la dictadura conservadora de Guatemala, (Cambranes:1977:16). Este permitía a los asiáticos el comercio a terceros. El triunfo de los liberales en Guatemala, el mismo año de la fundación del Imperio Alemán, en 1871, condujeron a la firma de un tratado aún más comprometedor para Guatemala, el "**Tratado de Amistad, Comercio y Navegación y Convención Consular**" de 1887. Este acuerdo internacional abrió las puertas del país para la expansión económica del capital monopolista alemán. En 1897, el 60% de las exportaciones de café se vendía en Alemania, cuyos bancos y firmas comerciales otorgaban créditos comerciales e hipotecarios a los productores

en Guatemala. Paralelamente, la expansión del cultivo del café se debió, a la inversión de capital alemán en ese rubro. Inmigrantes y sociedades anónimas alemanas construyeron un emporio cafetalero en Suchitepéquez, en la bocacosta del Pacífico, y en la Verapaz, región vecina de Izabal, formando enormes fincas de café, altamente tecnificadas en comparación a aquellas propiedad de guatemaltecos. A la vez, ejercieron despiadados medios de coacción para explotar la fuerza de trabajo local en su beneficio. El cultivo del café constituyó la plataforma para ampliación de sus intereses a otras áreas económicas, tales como importación de productos manufacturados europeos y la industria.

En Alta Verapaz, el capital alemán se apoderó del 33% del territorio departamental, destinándolo fundamentalmente al café. El desarrollo de ese cultivo y la construcción de vías de comunicación desde las mesetas de la Verapaz al mar Caribe, que incluía una línea férrea entre Pancajché y Panzós, Puerto fluvial sobre el Río Polochic, afectó al departamento de Izabal. Su posición estratégica como puerto de entrada y salida condujo a modificaciones profundas. La más significativa fue, sin duda alguna, el fortalecimiento de Livingston como puerto principal de Guatemala sobre el Caribe. Ello ocasionó la decadencia de Santo Tomás y del puerto de Izabal.

"Izabal, en la costa norte, continuó siendo el puerto principal durante varios años aunque en diversas ocasiones se proyectó la utilización de la red de Livingston como puerto de gran calado con el fin de evitar los inconvenientes ocasionados por la barra en la desembocadura del río Dulce. El establecimiento de Livingston como puerto de escala de vapores, la inmigración alemana a Verapaz que trajo como consecuencia del desarrollo de la producción del café en ese lugar y la construcción de caminos de las zonas cafetaleras de Verapaz al punto navegable del Polochic, en Panzós, fueron las causas de que Livingston llegara a ser el puerto principal de la próspera región y uno de los más importantes de toda la república. Finalmente, con la adición del trecho de ferrocarril de Verapaz, entre Pancajché y Panzós, se completó la mejor ruta terrestre y fluvial a la capital de la república (Griffith:1958)".

Queda claro que el auge del café impactó profundamente al departamento de Izabal, sobre todo por el desarrollo acelerado de las vías de comunicación. Las políticas estatales priorizaron los proyectos de construcción de infraestructura vial, con la construcción del ferrocarril como resultado inmediato. Asimismo, el capital privado, pero especialmente el de origen alemán, invirtió grandes recursos en garantizar la salida del café de la Verapaz, con rumbo a la metrópoli prusiana. Sin

embargo, el proyecto desarrollista no modificó la situación de Izabal, relegada a ser únicamente un puerto de entrada y salida de Guatemala, y negando la posibilidad de una alternativa de desarrollo socioeconómico equilibrado de la región. En el marco de una economía dependiente sujeta a los intereses de la oligarquía nacional, en estrecha relación con el colonialismo ejercido por las potencias mundiales sobre Guatemala, coincidió en señalar a Izabal como lugar de paso exclusivamente, truncaron el desarrollo socioeconómico local.

Izabal no participó de los beneficios económicos que reportó el cultivo del café. Su población continuó viviendo en condiciones de pobreza e inestabilidad laboral, en un territorio sometido al saqueo de los recursos naturales y a la destrucción irracional del medio ambiente. El Estado no aplicó políticas de beneficio social que elevaran las condiciones de vida de los agentes colectivos populares; sus acciones en el campo social, constituidas por políticas de colonización interna, más bien apuntaban a la creación de condiciones favorables para la implantación del capital extranjero, en perfecta coincidencia con los intereses de una burguesía nacional cada día más dependiente de ese mismo capital.

Surgimiento de la Industria del Banano (1870-1900)

El auge cafetalero y su incidencia en la mejora de las vías de comunicación de la región (terrestres y acuáticas) abrieron nuevos espacios para la colonización interna. Los valles fluviales del Polochic y Motagua, formados de rico aluvión y en las costas, empezaron a ser explotados para la siembra del banano. Los productores eran campesinos y pequeños terratenientes que, estimulados por las perspectivas comerciales que ofrecía ese fruto, incrementaron la producción. El cultivo del banano se practicaba en Izabal desde mucho antes, pero, las circunstancias internacionales de las últimas décadas del siglo XIX favorecieron su expansión. Al finalizar la Guerra Civil de los Estados Unidos, goletas procedentes de ese país empezaron a recorrer las costas centroamericanas, comprando banano y otras frutas para venderlas a su regreso. Esto dio la oportunidad a la población local de expandir sus cultivos, y también generó fuentes de trabajo asalariado.

"El primer embarque desde el área se hizo en las Islas de la Bahía, en particular la Isla Utila. Dos ingleses de Belice emigraron a estas islas más o menos en 1850 y comenzaron a hacer embarques regulares de cocos, toronjas, plátanos, naranjas, mangos, bananos y zarzaparrilla; todos esos embarques se hacían hacia Estados Unidos. Alrededor de

1860, aquellos individuos comenzaron a navegar de arriba a abajo en las costas de Honduras, comprando fruta ahí donde podían obtenerla de los nativos. Pronto se les unieron otros, y hacia 1870 había quizás una docena de pequeñas compañías independientes, cada una de las cuales mantenía solo una o dos goletas en las aguas. Los nativos del área, incluyendo a los caribes, llevaban su fruta a las goletas ancladas aguas adentro. Esta compra de pequeñas cantidades de fruta a cultivadores individuales llegó a conocerse como un negocio de poquiteros y se convirtió en una fuente de ingresos para los nativos (González: 1979:57)".

Resulta de interés observar la adaptación que hicieron a las nuevas circunstancias los pobladores de la costa guatemalteca. En el caso de los garífuna, Nancie L. Solien González dice: "Debido a la naturaleza esporádica del comercio, los hombres continuaron dedicándose a la pesca y a otras ocupaciones tradicionales. Por otra parte, podían obtener pequeñas cantidades de dinero sin viajar demasiado lejos de sus hogares. La mayoría pasaba la mayor parte de su tiempo en las aldeas, haciendo acaso unos cuantos viajes anuales a Belice, en calidad de contrabandistas. Quizás el cambio más importante y trascendental de este período, fue el incremento del uso del dinero. Con el desarrollo del comercio del banano, los objetos manufacturados en el exterior llegaron a estar más fácilmente al alcance de los caribes y sus necesidades aumentaron proporcionalmente. Fue este el ciclo de la declinación de la fabricación de cerámica, la cual desapareció al final (González: 1979:58).

A lo largo de esta etapa, varias compañías de transporte de fruta hacia Estados Unidos se consolidaron, llegando a "registrarse en Belice cinco compañías fruterías dedicadas al transporte de fruta de la colonia a los Estados Unidos (González :1979:59)". A partir de 1885 la fusión de varias compañías da lugar a formación de las transnacionales bananeras, cuya aparición en Guatemala ocurre en los primeros años del siglo XX.

Enclaves Bananeros (1900-1944)

A partir del presente siglo, el cultivo del banano cobra gran auge, y las condiciones de su producción y transporte se alteran notoriamente. La fusión de varias compañías de transporte bananero dan como resultado el surgimiento de la United Fruit Company, localmente denominada "La Frutera". Manuel Galich, en el prólogo de la obra de León Aragón, dice:

"Surgida la United Fruit Company, como resultado de la fusión de la Boston Fruit Company con la Tropical Trading and Transport Company,

y sus subalternas bananeras en 1899, el recién nacido imperio tenía explotaciones en Colombia, Costa Rica, Cuba, Honduras, Jamaica, Nicaragua y Panamá, al iniciarse el siglo veinte. Hasta entonces Guatemala estaba libre de esa penetración, pero no podía escapar por mucho tiempo, tanto menos cuanto que la dictadura de Estrada Cabrera era más que propicia al entreguismo, y la falta de visión de futuro normaba los actos del gobierno, particularmente en cuanto a sus relaciones internacionales, las cuales se reducían a un coeficiente común a todas las dictaduras: La necesidad de sostenerse en el mando. Irrisoria fue la puerta por donde se introdujo la United Fruit Company a Guatemala: El transporte de la correspondencia guatemalteca en los barcos de la compañía. A cambio de eso: Treinta mil pesos anuales; la enajenación, aunque se disimulara con términos ambiguos, de las márgenes del Motagua, la ruina de los productores particulares, el control de los ferrocarriles y del muelle de Puerto Barrios y, en suma, la conquista económica de un área extensa y rica y el trampolín ad hoc para saltar a dominio total de nuestra economía, con sus corolarios financieros y políticos (De León:1950:10)".

La dictadura liberal celebró contratos onerosos con "La Frutera", que permitieron a ésta tomar posesión económica total del departamento de Izabal. En 1901, se contrató el transporte de la correspondencia guatemalteca en los barcos de la compañía. Tres años después, en 1904, el **Ferrocarril Nacional del Norte** y el muelle de Puerto Barrios pasaron a manos de la Frutera, merced al contrato con fecha del 12 de enero, según el cual la compañía se comprometía concluir el tramo ferrocarrilero El Rancho San Agustín-Guatemala, negocio que le permitió apoderarse del resto de la línea. El monopolio ferrocarrilero de la Frutera tomó el nombre de **International Railroads of Central America** (IRCA). Esos contratos consolidaron la penetración de la Compañía en Izabal, la que, dueña del ferrocarril y el muelle de Puerto Barrios (concluido en 1891 con capital nacional), también se apropió de las márgenes del río Motagua.

Entre 1901 y 1904, la Frutera desarrolló numerosas plantaciones de banano en el valle fluvial bajo del Motagua. Las estableció en tierras compradas a particulares, muchos de ellos productores locales arruinados por el efecto de las prácticas monopolistas de la compañía; o en tierras baldías, sin ninguna autorización. Para legalizar su situación jurídica, la Frutera celebró contrato con el Gobierno de Guatemala, consolidando su posesión sobre los terrenos de la nación, que de hecho ya cultivaba. La imposición de patrones monopolísticos de tenencia de la tierra, asestó un duro golpe a los patrones tradicionales, afectando con

ello a la población costeña. En 1927, en memorial dirigido al Jefe Político del departamento de Izabal, las corporaciones municipales de Morales, y Los Amates denuncian la anulación de sus derechos de propiedad.

"Antes del contrato en referencia o sea desde 1901 cuando la compañía se estableció en el país, hasta el 7 de noviembre de 1924, fecha del expresado contrato, ya tenía la Frutera cultivadas de bananos las tres cuartas partes de las márgenes del Motagua, desde el Rico hasta Tenedores; y una cuarta parte pertenecía a los pequeños agricultores del país que viven en las siguientes poblaciones: Barra del Motagua, Cinchado, Tenedores, Cayuga, Morales, La Libertad y Los Amates, pueblos estos que tienen lo menos cuarenta y cinco años de vida, que dos de ellos están constituidos en municipalidades, las que son las primeras del departamento, comprendiendo estas jurisdicciones más de diez comandancias locales; y ahora por medio de tal contrato se ha dejado sin ningún elemento de vida a los agricultores nacionales que han vivido y nacido los más de ellos en esta región, que quedan expuestos a ser lanzados en cualquier momento por las exigencias de la Frutera, sin tener derecho ni para cortar un árbol ni sembrar una planta; pues hay que comprender que de los cien metros hacia las montañas de ambos lados del río los terrenos pertenecen a la Frutera en su mayor parte y el resto a empleados y a personas acaudaladas de la capital de la República (De León:1950:45)".

El memorial también indica la existencia de extensiones territoriales amplias, de propietarios ausentes que residían en la capital. El desarrollo del latifundio propiedad de terratenientes guatemaltecos ocurre a partir de la construcción del ferrocarril, que facilitó el acceso a las tierras boscosas de Izabal. La extensión del latifundio es un proceso que no se ha detenido hasta el presente, siendo una de las principales causas que motivan la movilización social en el departamento. La penetración del capital monopólico en la región a partir de 1901 tuvo un efecto desastroso para los agricultores locales, fuesen estos pequeños, medianos o grandes propietarios. La imposibilidad de competir ventajosamente con la Frutera condujo a muchos de ellos a la ruina. La descomposición de este grupo socioeconómico liberó abundante mano de obra, que favoreció los intereses de la compañía. Su proletarización condujo a la formación de grupos de trabajadores agrícolas asalariados.

Asimismo, la penetración de la Frutera ocasionó cambios entre los habitantes del litoral, fundamentalmente dedicados a la agricultura y la pesca y, a partir de 1870, dedicados a negociar en condiciones favorables su producción de bananos con los "poquiteros" norteameri-

canos. Los hombres garífuna, por ejemplo, se integraron al trabajo en el muelle de Puerto Barrios, en calidad de trabajadores asalariados. Gradualmente, sus ocupaciones laborales los fueron obligando a ausentarse durante mayores periodos de tiempo de sus aldeas, pese a lo cual no perdieron su sentido de filiación étnica.

Durante las primeras décadas del siglo presente, Izabal se constituyó en un polo de atracción para la migración de campesinos desplazados que procedían de otras regiones del país, pero fundamentalmente del oriente de Guatemala y de la Alta Verapaz. Ciertas redes de migración utilizaban al departamento como vía de paso hacia Belice y El Petén. Sin embargo, la mayoría de trabajadores y sus familias permanecían en el departamento, atraídos por la posibilidad de adquirir tierra. Izabal poseía un atractivo adicional: el crecimiento de las operaciones de la Frutera generó demanda de fuerza de trabajo. Sin embargo, a partir de 1930, la Frutera empezó a reducir su producción de banano, afectando esta disposición a los trabajadores de la compañía. La reducción de la oferta de trabajo, no detuvo los flujos migratorios, factor que contribuyó al sostén de las políticas salariales de la Frutera, que incluso rebajó los sueldos que pagaba. Dentro de este orden de migraciones podemos ubicar por sus características a los Chorti'. Estos, ubicados hoy día en Jocotán, Camotán, Quetzaltepeque y otros sitios de las estribaciones de la sierra del merendón, cuya fisiografía, han usado este corredor natural en su ruta migratoria. Rasgos clave de su etnicidad se encuentran profundamente transformados.

En el periodo de 1900 a 1944, la configuración social de Izabal creció en complejidad. Además de los flujos de campesinos migratorios, se establecieron otros grupos generalmente de origen extranjero. La Frutera importó mano de obra negra y culíes (indúes), especialmente desde Jamaica, para trabajar en sus fincas. Los funcionarios de la Frutera constituyeron una colonia norteamericana, que vivía en condiciones que contrastaban profundamente con el nivel de vida medio del departamento. Asimismo, se hicieron presentes pequeños núcleos de chinos, libaneses, culíes, hondureños y beliceños. El desarrollo de la infraestructura vial que emprendió el estado durante el régimen ubiquista (1942-1944), permitió que se desarrollasen capas medias, fenómeno que acompañó al proceso de urbanización en el departamento. Se fortalecieron numéricamente los grupos de burócratas y comerciantes, lo mismo que los agentes colectivos populares dedicados a tareas remuneradas.

Las políticas de desarrollo de la Costa Atlántica observaron una tendencia a la diversificación, rompiendo con las seguidas hasta el mo-

mento, que se orientaban exclusivamente hacia la construcción y habilitación de vías de comunicación. El gobierno de Jorge Ubico puso énfasis en la construcción de caminos para incorporar nuevas fronteras a la agricultura. En otras esferas, el gobierno implementó algunos proyectos tales como la construcción de instalaciones físicas de uso administrativo, especialmente en la cabecera departamental y en algunas cabeceras municipales. Se construyeron edificios escolares, municipalidades y oficinas de correos y telégrafos. El énfasis en la construcción de edificios públicos respondía a la reorganización y revitalización del aparato público que emprendió el gobierno. "Las políticas de desarrollo aplicadas en Izabal durante ese periodo respondían a los planes del gobierno, fundamentados en las ideas de crecimiento económico e integración de la nación" (Grieb:1979:163-176)".

Políticas de Desarrollo: El Período Revolucionario (1944-1954)

La Revolución del 20 de octubre de 1944 impactó profundamente la estructura socioeconómica de Izabal. Caracterizada, por el capital extranjero que sometía la economía local a sus intereses y la aplicación de políticas estatales dirigidas a reforzar el status quo existente. "...los gobiernos guatemaltecos en manos de dictadores y las empresas extranjeras asentadas sobre privilegios onerosos para el país, seguían una ruta común de explotación inmisericorde de los recursos de la nación y de absoluto desprecio a los intereses morales y materiales de las grandes mayorías; esos gobiernos y esas empresas eran "compañeros de camino" o, como se dijo durante la administración estadounidense de Eisenhower, "buenos socios"... Aquella fecha marcó el cruce de caminos. La plataforma de dignificación nacional y de liberación económica que sustentaba la Revolución de Octubre, adoptada oficialmente por el Estado en ejercicio de la soberanía y dentro de normas de justicia y equidad, ineludiblemente tenía que incidir con la posición privilegiada y exclusivista de que gozaban los monopolios extranjeros (Toriello:1976:68)".

Las políticas estatales de los gobiernos revolucionarios de Guatemala (1944-1954), sufren un viraje en su orientación, buscando una vía propia al desarrollo capitalista nacional e independiente. Dentro de sus planes incorporar los bienes de la Frutera a la economía nacional, con el propósito de hacerlos rentables para el desarrollo socioeconómico del país. "Dentro de esta nueva técnica el papel del Estado se vigoriza, no sólo en cuanto a la región de Izabal se refiere, sino en todo el país. Se

trata de incrementar la cobertura estatal en todo sentido; se inician programas de saneamiento ambiental y el desarrollo de obras de infraestructura que faciliten el desarrollo socioeconómico global del país. La construcción de la carretera al Atlántico, proyecto iniciado en ese periodo, finalmente incide en la total incorporación de la región de Izabal al resto del país. El pensamiento económico y social de la revolución de octubre, involucraba perspectivas de cambios profundos para impulsar el desarrollo capitalista del país; se inicia la realización de obras de infraestructura: la construcción de la carretera al Atlántico, la construcción del puerto de Santo Tomás...(Facultad de Arquitectura:1980:22)".

La promulgación de la Constitución de 1945, del Código de Trabajo y de la Ley de Seguridad Social tuvieron por efecto el reforzamiento de las políticas estatales de desarrollo. Los agentes colectivos populares encontraron una coyuntura favorable para establecer mecanismos de organización para el trabajo, así como la posibilidad de elevar sus niveles de vida, como resultado de la reestructuración económica emprendida por el Estado. Sin embargo, la nueva situación creada por las políticas de gobierno, provocó conflictos laborales, especialmente en el agro. Estos se agudizaron con la promulgación del Decreto de Reforma Agraria. La construcción de 1945 ordenó la realización de la reforma agraria. Sin embargo, no fue sino hasta el 17 de junio de 1952 que el Congreso Nacional decretó la Ley de Reforma Agraria (Decreto 900).

"La ley preveía la expropiación de propiedades mayores de 100 hectáreas, sobre todo las tierras ociosas, y su distribución a beneficiarios idóneos. Los campesinos recibirían la tierra en parcelas no mayores de 20 hectáreas, en propiedad o en usufructo vitalicio, y la pagarían a razón del 3 al 5% de su producción anual. La indemnización se haría mediante bonos gubernamentales a 25 años, con el 3% de interés, quedando el valor de la tierra determinado por el avalúo manifestado en 1952 por los finqueros con propósitos fiscales. La ley sería aplicada por comités agrarios (la mayoría de cuyos miembros representaban a los campesinos); todas las apelaciones serían atendidas, directamente por el Presidente. Además de esas expropiaciones, también se distribuirían las tierras de las fincas nacionales de propiedad estatal (Jonás:1976)".

La Reforma Agraria benefició a numerosas familias campesinas con el reparto de tierras propiedad de la Frutera y de latifundistas guatemaltecos, y con créditos agrícolas proporcionados por el Banco Nacional Agrario, creado en 1953. El efecto más visible de esa medida agraria fue la elevación del nivel de vida de amplios sectores de la población. La reforma agraria posibilitó la ampliación del mercado interno, la

monetarización de la economía campesina y el consiguiente aumento del poder adquisitivo de los pequeños productores agrícolas. Asimismo, los gobiernos revolucionarios iniciaron la construcción de la carretera al Atlántico, destinada a romper con el monopolio del transporte ferroviario que ejercía una subsidiaria de la Frutera, y que permitió la total incorporación de Izabal al país. De igual manera procedió a construir el puerto de Santo Tomás de Castilla, en un afán de dotar a Guatemala de un puerto propio que compitiera ventajosamente con las facilidades portuarias de Puerto Barrios, también propiedad de la Frutera.

La Contrarrevolución: Sus repercusiones en la Costa Caribe

La historia reciente de la Costa Atlántica de Guatemala se inscribe dentro del periodo denominado "de la contrarrevolución", iniciado a partir del derrocamiento del gobierno democrático de Jacobo Arbenz en 1954, y que dura hasta el presente. Se caracteriza por la destrucción o profunda modificación de las conquistas logradas por los sectores populares y democráticos durante la década revolucionaria de 1944-1954. El departamento de Izabal ha sufrido los efectos de las políticas estatales propiciadas por los gobiernos militares y civiles que han precedido a lo largo de los últimos treinta y cuatro años. Económicamente, éstas se caracterizan por intentos de diversificación en la producción, como medio para evitar aquellas transformaciones estructurales que favorezcan un desarrollo equilibrado e integral del país. Izabal se benefició del proyecto revolucionario, especialmente por la extensa aplicación del Decreto 900 de Reforma Agraria en tierras ociosas expropiadas a la Frutera, así como por la construcción de la carretera asfaltada que comunica las ciudades de Guatemala con Puerto Barrios y la edificación de las instalaciones portuarias de Santo Tomás. Sin embargo, la invasión procedente de Honduras, de las tropas mercenarias guatemaltecas apoyadas por la Administración Eisenhower, detuvo el referido proceso revolucionario. El detonador del golpe contrarrevolucionario fue la confiscación de las tierras de la Frutera, tanto en Izabal como en Tiquisate, Escuintla.

El gobierno de Carlos Castillo Armas (1954-1956) procedió a devolver sus tierras a la Frutera. El campesinado favorecido por la Ley de Reforma Agraria fue violentamente expulsado y los líderes agrarios asesinados. No es mera casualidad que el despojo y represión ejercidos por el Ejército Nacional y tropas mercenarias en contra de la población agraria crease las condiciones para que, seis años después surgiera en Izabal y Zacapa, el primer brote guerrillero de Guatemala. El gobierno de Castillo Armas concluyó la construcción de la carretera al Atlántico y el

Puerto de Santo Tomás de Castilla. Empezó, asimismo, un proyecto de Reforma Agraria dirigido a paliar el descontento de la población victimizada por la contrarrevolución. Sin embargo, éste se orientó fundamentalmente a abrir nuevas fronteras agrícolas con mano de obra campesina, para facilitar la expansión, años después del latifundismo. Extensas zonas boscosas fueron de esa manera destruidas, provocando degradación del medio ambiente, y agudizando la problemática agraria en el departamento. El poder económico de Guatemala, conformado por capitalistas civiles y militares y capital transnacional, empezó su programa de diversificación de la producción en varias direcciones. En el sector agropecuario, el sistema de latifundios se extendió, dedicándose a la cría de ganado y explotación maderera, así como el cultivo de arroz. El banano, producto agrícola que continúa siendo el principal de la región, adquiere nuevas modalidades de explotación.

A partir de 1954, la Frutera modificó los patrones tradicionales de cultivo y comercialización del fruto, quedando atrás la situación de enclave que caracterizó a la primera mitad del siglo. La empresa transnacional transforma los mecanismos de explotación, básicamente a través de arrendar sus tierras a empresarios privados. El gobierno estructura la empresa nacional BANDEGUA, con la cual el estado participa y obtiene beneficios, a la vez que favorece a esa empresa transnacional con la exoneración de impuestos. En 1958, el estado guatemalteco otorga importantes concesiones para la explotación petrolera en Izabal y la Bahía de Amatique, a compañías extranjeras. La búsqueda de ese precioso recurso resultó infructuosa. En las siguientes décadas, sucesivos gobiernos otorgan importantes concesiones a empresas transnacionales para la prospección minera en la Costa Atlántica de Guatemala. La mayor de éstas, y que fue objetada por amplios sectores del país, fue la concesión de la explotación de níquel en la zona de El Estor, en las márgenes del Lago de Izabal. El gobierno del general Carlos Manuel Arana Osorio (1970-1974) firmó un tratado lesivo para Guatemala, con la Hanna Mining Company, de capital canadiense-norteamericano. La citada transnacional construyó en El Estor un proyecto habitacional moderno, diseñado para aplacar la oposición nacional a sus operaciones de extracción de níquel. Años después, cuando cesa sus operaciones, El Estor decae visiblemente. La llegada, instalación funcionamiento de operaciones, fue motivador de migraciones al lugar. Más adelante lo mismo sucedió aunque con menor duda, en la instalación del fallido proyecto de la hidroeléctrica de Chulac, en la Verapaz. Este tipo de fenómeno migratorio asociado a enclaves de desarrollo o de producción industrial aún no han sido objeto de atención.

Durante el gobierno del Lic. Julio César Méndez Montenegro (1966-1970), Arana Osorio, en ese entonces coronel, dirigió la cruenta campaña contrainsurgente en los departamentos de Zacapa e Izabal. Cuando asumió la presidencia, en 1970, había "pacificado" la zona a un costo de aproximadamente 30,000 asesinados. La desmovilización social que ocasionó el genocidio indiscriminado, que contó con la colaboración de tropas norteamericanas que usaron una finca de Izabal como base, facilitó los planes de desarrollo estatal del periodo subsiguiente, caracterizado por el entreguismo de recursos naturales a transnacionales y reparto de tierras a sectores poderosos de Guatemala, tanto civiles como militares.

El terremoto de 1976, acaecido durante la presidencia de otro general, Kjell Eugenio Laugerud García, provocó graves trastornos en Guatemala. En Izabal, el muelle de Puerto Barrios se destruyó, dejando cesantes a numerosas familias empleadas como estibadoras. Sucesivos gobiernos han ofrecido emprender la restauración del muelle, atendiendo el clamor de los trabajadores de ese puerto, pero debía pasar mucho tiempo más para que esto sucediera. La destrucción del muelle de Puerto Barrios afectó negativamente a los pobladores, dado que obligó a cesar las operaciones portuarias, fuente de ingresos clave para muchas familias de trabajadores. La cercanía y facilidades portuarias de Santo Tomás de Castilla iniciaron en la negativa estatal de reparar los daños ocasionados al muelle por el fenómeno telúrico.

En conclusión este periodo histórico presenta la tendencia hacia el desarrollo en gran escala de la economía capitalista en Izabal, siendo sus principales rasgos: 1. Concentración de la tierra para agroexportación. 2. Concesión de la explotación de recursos naturales a empresas transnacionales. 3. Oposición armada a las políticas estatales, particularmente en la década de 1960. 4. Violenta represión contrainsurgente.

CONCLUSIONES

La Costa Caribe de Guatemala, comprende el actual departamento de Izabal. Presenta un perfil socioeconómico y cultural propio, diferenciable de otras regiones del país, debido a los rasgos del proceso histórico particular del área. Dicha particularidad tiende a desaparecer con la conformación de la república y más aún en la actualidad donde las características de la costa comparte rasgos en común con la totalidad de Guatemala. Estos son resultado de la dinámica social, global de esta nación centroamericana.

La riqueza de los recursos naturales y la posición estratégica de Izabal como puerta de Guatemala al Océano Atlántico, conforman el hilo conductor de la dinámica histórica y económica de la región. La explotación y utilización de ambos recursos, operada por fuerzas ajenas a la región, ha determinado que sobre Izabal pese un sistema de doble dominación. Por un lado dominación interna, que tiene su epicentro en las relaciones de explotación impuestas por los sectores sociales hegemónicos de Guatemala. Por el otro dominación imperialista de carácter transnacional. Los patrones de dominación adquieren características particulares en la Costa Atlántica guatemalteca.

Las políticas estatales aplicadas en Izabal reflejan la sujeción histórica del Estado guatemalteco a intereses económicos transnacionales y oligárquico-nacionales. Este hecho se traduce en un desarrollo local orientado hacia afuera, con la consiguiente cauda de subdesarrollo, sobreexplotación de la fuerza de trabajo, marginación de la población y depresión de su conciencia colectiva, saqueo de recursos y deterioro ambiental. La principal característica de dichas políticas reside en su carácter coyuntural.

La configuración actual de la Costa Atlántica responde a un prolongado proceso histórico, dentro del cual el estado ha ocupado un lugar de primera importancia. Durante el periodo prehispánico, la región es escenario de un complejo proceso civilizatorio, que se inicia con la presencia de poblaciones preagrícolas que, lentamente, evolucionan hacia formas superiores de organización. En el periodo clásico (200-900 d.C.), surgen sociedades estatales centralizadas, basadas en una economía capaz de sostener a una población no productora de alimentos, concentrada en centros mayores tendentes en alguna medida al urbanismo. Estas formaciones sociales se caracterizan por una alta densidad demográfica, diferenciación socio-económica y estratificación a distintos niveles, jerarquización social y religiosa, así como por una estructura política piramidal capaz de dirigir la producción y la distribución de excedentes. Quiriguá es quizá el modelo más representativo de este periodo.

Las sociedades del periodo Postclásico (900-1500 d.C.) evolucionan hacia formas estatales militaristas, gobernadas por guerreros apoyados en la teocracia. Los cacicazgos o señoríos de la región sostienen intensas relaciones comerciales y alianzas políticas con pueblos de otras regiones mesoamericanas. La costa atlántica de Guatemala ocupa una posición estratégica en la constelación de rutas comerciales que atraviesan la península de Yucatán, los altiplanos, la costa del Océano Pacífico y las porciones occidentales de Honduras y El Salvador. La

economía alcanza un grado incipiente de mercantilismo, truncado por la acción conquistadora de España, en el siglo XVI.

La política expansionista de la corona española, conducida durante la primera mitad del siglo XVI por medio de violentas guerras de conquista y sojuzgamiento de los pueblos nativos, desarticula los cacicazgos de la Costa Atlántica guatemalteca. Esta acción ocasiona un agudo proceso de despoblamiento de la región, y provoca un vacío demográfico que se erige en el obstáculo mayor para el desarrollo de políticas estatales durante siglos subsiguientes.

Las políticas estatales diseñadas para la Costa Atlántica durante casi cuatrocientos años, iniciadas por el poder colonial español y retomadas por el estado nacional clasista a partir de la independencia de Centroamérica, en el siglo XIX, se orientan casi con exclusividad hacia la construcción de una red vial y portuaria para el tránsito de mercancías procedentes de la metrópoli, y para la exportación de los productos del reino de Guatemala. Los logros poco significativos alcanzados en este campo, responden a la situación periférica y marginal que ocupa Guatemala en el contexto de la economía mundial de aquellos tiempos. El poder metropolitano español no tiene interés en invertir valiosos recursos en zonas de escaso valor geopolítico y económico, tales como el reino de Guatemala, y, a la vez, el escaso desarrollo de las fuerzas productivas locales constituye un grave impedimento para ejecutar la obra.

El vacío demográfico de la costa, barrera que, como quedó anotado con anterioridad, impidió la aplicación efectiva de las políticas estatales de construcción vial y portuaria, dio origen a otra línea de acción estatal: las políticas de poblamiento. A través de éstas, la corona española y, posteriormente, el estado nacional, estimularon la migración desde otras áreas geográficas. Los mecanismos ideados para implementar dichas políticas sobresalen por su articulación a proyectos económicos de carácter antinacional —las concesiones de la primera mitad del siglo XIX son ejemplo claro de ello— que, por su naturaleza, reducen a los agentes colectivos a la condición de simples herramientas puestas al servicio de intereses de los grupos hegemónicos.

Las políticas de poblamiento conforman una de las bases de la configuración del perfil étnico y demográfico de la costa caribe. Históricamente, el Estado estimula la migración hacia la costa mediante el ofrecimiento de tierras a campesinos desposeídos. Los tres principales flujos migratorios proceden del altiplano oriental (departamentos de Zacapa, Chiquimula, El Progreso, Jalapa y Jutiapa), las Verapaces, y la isla de San Vicente, en las Antillas Menores, vía Roatán-Trujillo.

Por su vecindad geográfica y por el hecho de constituir vía de paso entre la capital y la costa norte, así como por las paupérrimas condiciones de vida y marginalidad de sus pobladores rurales, el altiplano oriental se constituye, a partir del siglo XIX, en la fuente de fuertes migraciones que se asientan principalmente en el valle del río Motagua. Esa población, denominada "ladina", posee una cultura de ascendencia hispana, resultado del proceso de colonización española del altiplano oriental, acaecida entre los siglos XVI y XVIII. Un elevado porcentaje de los habitantes de Puerto Barrios, Morales, Los Amates y otros poblados de la cuenca de ese río, descienden de los campesinos orientales que llegaron durante las últimas décadas del siglo pasado y primeras del presente.

Otra corriente migratoria se origina en las Verapaces a partir de la expropiación de las tierras comunales y de la penetración del cultivo del café, en el marco de las políticas agrarias de los gobiernos liberales (1871-1898). Estas acciones provocan el desplazamiento de población rural q'eqchi' hacia los despoblados valles fluviales de los ríos Polochic y Sarstún, en busca de zonas de refugio para evadir las leyes de trabajo forzado y obtener tierra para subsistir sobre la base de una economía campesina. Sus descendientes constituyen hoy día un extenso proletariado agrícola, étnicamente diferenciado, que alterna la producción minifundista con el trabajo asalariado temporal en latifundios de la zona.

En el litoral de la costa caribe guatemalteca habita la etnia garífuna, particularmente en los municipios de Livingston y Puerto Barrios. Su presencia se remonta a fines del siglo XVIII, cuando la corona inglesa expulsa a sus antepasados de la isla caribeña de San Vicente. En el transcurso de varias décadas, pueblan el sur de Belice, la costa guatemalteca y las costas del litoral occidental de Honduras. Su participación histórica en la región se centra en la alianza defensiva que establece con la corona española. Durante los siglos XIX y XX, es como fuerza de trabajo al servicio de la economía de saqueo de la costa: corte de madera, cultivo de banano y construcción de los complejos portuarios. La migración recurrente hacia los Estados Unidos de Norteamérica, ha permitido la subsistencia de este grupo étnico en la actualidad. Gracias a las remesas de dólares enviadas por los migrantes a sus familiares, las economías domésticas revitalizarán.

Los grupos culturales mencionados, que llegaron a la costa en busca de tierras y asilo, se constituyeron en la fuerza de trabajo básica para el desarrollo capitalista de la región. Su trabajo permitió la construcción de la vía férrea y del muelle de Puerto Barrios, a fines del siglo pasado. Durante la primera mitad del presente, pasan a depender eco-

nómicamente del enclave bananero de la United Fruit Company. Asimismo, en distintos momentos históricos han sido mano de obra sobreexplotada al servicio de intereses transnacionales dedicados al saqueo de los recursos naturales de Izabal: minerales, madera, pesca, etcétera.

Históricamente, el sistema de latifundio de la costa, que se desarrolla a partir de la construcción del ferrocarril, del establecimiento de la United Fruit Company y de la expropiación confiscatoria de tierras a campesinos, es la causa de conflictos permanentes, que alcanzan su mayor expresión con el proceso de reforma agraria, iniciado por el estado revolucionario en 1952. Las acciones estatales posteriores a 1954, año del derrocamiento del gobierno democrático de Jacobo Arbenz, tienden al restablecimiento de privilegios sobre la tenencia de tierras, acentuándose desde entonces el fortalecimiento de los latifundios y la agudización, principalmente en la presente década, de los conflictos agrarios.

A partir de 1954, las políticas estatales tienden a favorecer el desarrollo capitalista de la región: concesión de derechos sobre la explotación de recursos naturales a empresas transnacionales; restablecimiento del monopolio bananero; expansión del sistema de latifundio; construcción de infraestructura: caminos, puentes, red telefónica, edificios públicos, dirigida a fortalecer la presencia del estado; políticas de desarrollo rural tendentes a la integración de la población a los proyectos de desarrollo capitalista; políticas contrainsurgentes orientadas a preservar el orden social establecido. Como puede apreciarse, durante las últimas décadas, el Estado impulsa una diversificación de sus políticas en Izabal, en contraste con las líneas de desarrollo históricas, limitadas a la construcción de la red vial y portuaria y políticas de poblamiento de la región.

Finalmente, habría que subrayar la importancia de la presencia de distintos grupos culturales, cuya realidad territorial trasciende las fronteras del estado nacional. La convivencia cercana de estos grupos origina un roce interétnico que se expresa de múltiples formas, y cuya finalidad es el mejoramiento de las condiciones de vida de la población. Dicho roce conlleva una fuerte carga de clase en sus reivindicaciones étnicas.

En la presente década, los movimientos sociales han sido representativos de la capacidad de impugnación que poseen los grupos culturales de la Costa Atlántica guatemalteca. Los efectos de dichas movilizaciones sociales determinan sobremanera la actual dinámica social, no exenta, por cierto de agudas contradicciones. En este contex-

to, el estado impulsa políticas dirigidas, aparentemente, a beneficiar a la población. Tal es el caso del desarrollo turístico de Izabal. Sin embargo, sus objetivos actuales no son sino la reproducción de su tendencia histórica a formular políticas sujetas a intereses hegemónicos ajenos a la región.

Bibliografía

Arrivillaga Cortés, Alfonso

Etnografía de la Fiesta de San Isidro Labrador en Livingston, Izabal. Guatemala, en *La Tradición Popular* No. 54, Centro de Estudios Folklóricos, USAC, 1985.

----- Lanichugu Garinagu, *Catálogo Aniversario XX Años*, Centro de Estudios Folklóricos, USAC. 1987.

----- Antecedentes Históricos, Movilizaciones sociales y reivindicaciones étnicas en la Costa Atlántica de Guatemala (p.35-48) en *Estudios Sociales Centro Americanos*. No 48 Setiembre-Diciembre. 1988 Costa Rica

----- y Shaw Arrivillaga, Sylvia. El Puerto de Livingston en Guatemala: Población, Urbanismo y Desarrollo Regional (1834-1934) en *Anuario de Ciencias Sociales*. Año 2 Tomo II Mayo de 1977. Universidad Autónoma de Aguascalientes.

Brigham, William.

Guatemala The Land of The Quetzal. A facsimile Reproduction of the 1887 Edition, University of Florida Press, GAINESVILLE, 1965.

Cambranes, J. C.

El Imperialismo Alemán en Guatemala. El Tratado de Comercio de 1887. Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala, 1977.

----- *Café y Campesinos en Guatemala 1853-1897*. Editorial Universitaria. Guatemala 1985. Col. Realidad Nuestra. Vol. 12.

Dirección General de Estadística

Censos de Población 1964. Resultados de Tabulación por Muestreo. Departamentos de Censos y Encuestas. Ministerio de Economía, República de Guatemala, C. A., Junio de 1966.

Cortés, Hernán

Cartas de Relación, Editores Mexicanos Unidos. Segunda Edición, México, 1985.

Criado de Castilla, Alonso

Relación del presidente de Guatemala Don Alonso Criado de Castilla sobre el Descubrimiento del Puerto de Amatique o de Santo Tomas. Anales de la Sociedad de Geografía e Historia. Año XXXI, Tomo XXXI, Guatemala Enero a Diciembre de 1958. No. 1 al 4, p. 63.

De León Aragón, Oscar

Los contratos de la United Fruit Company y las compañías muelлерas de Guatemala (Estudio histórico jurídico). Editorial del Ministerio de Educación Pública. Guatemala. 1950

Diez de Navarro, Luis

Descripción del litoral atlántico de la capitania General de Guatemala hecha por el Ingeniero Luis Diez de Navarro. Año 1758. *Boletín del Archivo General del Gobierno* Publicación Trimestral. Director Profesor Joaquín Pardo. Año XI, núms. 1 y 2. Guatemala Marzo-Junio 1946.

Facultad de Arquitectura

Micro Región-Izabal. Centro de Estudios Urbanos y Regional. USAC. Guatemala. 1980

Floy Troy S.

Los Comerciantes Guatemaltecos, el Gobierno y los Provincianos. En *Economía de Guatemala en los siglos XVIII y XIX*. Guatemala, Centro de Producción de Materiales, Universidad de San Carlos de Guatemala, 1972.

González, Nancie.

La estructura familiar de los Caribes-Negros. Seminario de Integración Económica y social de Guatemala.

Guerra Borges, Alfredo

Geografía Económica de Guatemala, Editorial Universitaria, USAC, Guatemala 1976.

Grieb Kenneth J.

Guatemala Caudillo, The Régimen of Jorge Ubico, Guatemala 1931 to 1944. OHIO University Press. Athens, Ohio, 1979.

Griffith, J. William

Santo Tomás, anhelado emporio del comercio en el atlántico. *Anales de la Sociedad de Geografía e Historia*. Año XXXI Tomo XXXI. Guatemala Enero a Diciembre de 1958. No. 1 al 4. p. 40.

Guía del Inmigrante

Guía del INMIGRANTE en la República de Guatemala, Guatemala. Tipografía Nacional, 1896.

Instituto Geográfico Nacional

Diccionario Geográfico de Guatemala. Tomo II. Tipografía Nacional Guatemala. 1978

Jonas S. Tobis D.

Guatemala: una historia inmediata. Editorial Siglo XXI, México, 1976.

Kepner CH. D.

El imperio del Banano, Las Soothill J. H. Compañías Bananeras contra la Soberanía del Caribe. Ediciones del Caribe, México, 1949.

Macleod, Murdo

Historia socio económica de la América Central Española 1520-1720. Editorial Piedra Santa, Guatemala 1980.

- Melville, Thomas y Marjorie.**
Tierra y Poder en Guatemala. Editorial Universitaria Centro Americana. EDUCA. 2a. Edición. San José, Costa Rica, 1982.
- Muñoz Navichoque, José Luis**
El Puerto de Izabal como punto de entrada de las importaciones durante el régimen conservador. Tesis, Escuela de Historia, Universidad de San Carlos. Guatemala, marzo de 1982.
- Osegueda, Raul.**
Operación Centro América. Editorial Ibero Mexicana S. de RL., México, 1957.
- Pérez Valenzuela, Pedro**
Santo Tomás de Castilla, Apuntes para la historia de los colonizadores de la Costa Atlántica. Tipografía Nacional, Guatemala, 1956
- Quezada S., Flavio.**
Estructura y Desarrollo de la Administración Política Territorial de Guatemala en la Colonia y Epoca Independiente. Editorial Universitaria de Guatemala, 1982. USAC.
- Stephens, J. L.**
Incidentes de Viaje a Centro América, Chiapas y Yucatán. Tomos I y II. Editorial Universitaria Centroamericana EDUCA, Segunda Edición 1971. San José, Costa Rica.
- Thompson, J. Eric.**
Historia y Religión de los Mayas. Editorial Siglo XXI. Primera edición. México, 1975.
- Toriello, Guillermo.**
Tras la cortina del banano. Fondo de Cultura Económica. 1976. México.
- Ulloa, José Angel.**
La Frutera en Honduras, El extraño caso de su defensor en Guatemala Clemente Marroquín Rojas. Publicaciones del Gobierno de Guatemala. Ministerio de Economía y Trabajo. Tipografía Nacional. Guatemala 1949.
- Villar, Jaime**
La tierra templada en America Central (1744). En: *Anales de la Sociedad de Geografía e Historia.* Guatemala Enero a Diciembre de 1958. Año XXXI Tomo XXXI Tipografía Nacional Guatemala 1958.