

¿Será necesario agregar que, como en el caso del Ferrocarril, Brown y Seligman, con aprobación del Departamento de Estado de los Estados Unidos, siguieron controlando y "protegiendo" los intereses del Banco?

¡Ah, pero esto no era todavía bastante! Volvamos al año, para los banqueros fecundo, de 1911. Junto con los préstamos imaginarios, el codiciado obsequio de una concesión. He aquí la que obtuvieron Brown y Seligman con el propósito de construir un ferrocarril hasta la costa atlántica:

Por el término de noventa y nueve años que dura el contrato, en el que los flamantes empresarios a nada se obligan, derecho irrestricto de instalar líneas telegráficas y telefónicas, así como servicios inalámbricos. Explotación gratuita de esas empresas por Brown y Seligman, cobrando al público las tarifas que ellos o sus herederos tengan a bien fijar.

Por el mismo término de noventa y nueve años, derecho de organizar y explotar compañías de luz y fuerza eléctricas, aprovechando todas las caídas de agua y los ríos y terrenos nacionales. Tarifas, al criterio de los contratistas.

Por igual período de noventa y nueve años, derecho de construir muelles y establecer servicios de vapores; de talar bosques y de vender o exportar maderas libremente; y de dedicarse también a la minería, pudiendo beneficiarse los concesionarios de Nueva York con todas las riquezas del subsuelo nicaragüense: oro, plata, hierro, carbón, depósitos de arena, yacimientos petroleros, etcétera.

En el caso de construirse el ferrocarril, cien metros de tierra en todo el trayecto de la línea central y de los ramales, pudiendo aumentarse la extensión convenida según las necesidades que se presenten. Cien hectáreas de terreno cultivable por cada colono, jefe de familia, que Brown y Seligman lleven al país, con los títulos de propiedad en firme, libres de todo gasto. Y otras cien hectáreas, en iguales condiciones, por cada varón mayor de edad que los señores contratistas se sirvan importar.

(Nótese que en esta repartición de tierras los títulos de propiedad no son para los inmigrantes, sino para los afortunados banqueros que, por lo visto, querían beneficiar a Centro América con un poco de civilización).

Por supuesto, exención completa y absoluta de cualquier derecho de aduana u otra índole, creado o por crearse, sobre el material rodante, la maquinaria y el petróleo que los contratistas tengan que importar en el curso de treinta años. Exención, asimismo, de papel sellado y timbres en los documentos, libranzas, escrituras públicas y contratos de la compañía o compañías que Brown y Seligman formen para sus múltiples empresas.

Y a efecto de que estos bondadosos señores que ofrecen construir un ferrocarril por cuenta y con fondos de Nicaragua (nuevo empréstito en ciernes: el de 5 de octubre de 1920, por nueve millones de dólares, celebrado por ellos mismos con el Gobierno de Emiliano Chamorro, por haber fracasado el de 15 millones que estaba previsto en el Tratado Castrillo-Knox); a efecto de que estos bondadosos señores—decía—no puedan quejarse de ingratitud por parte de sus amigos de Managua, quedan exentos, además, de todo tributo de exportación, de cualesquier contribuciones nacionales, municipales o departamentales, presentes o futuras, establecidas o por establecerse, que en cualquier forma lleguen a afectar el capital, giro de los negocios, rentas o utilidades de los concesionarios.

(Datos tomados de la Memoria de Hacienda y Crédito Público de la República de Nicaragua, 1911-1912, páginas 19 a 108. "The Republic of Nicaragua and Brown Brothers and Company and J. W. Seligman and Company". Treasury Bills Agreement, September first, 1911. The Evening Post Job Printing Office, 156 Fulton Street, New York).

Notable, extraordinario modelo de concesión, sin duda, éste de Brown y Selig-

man y de sus cómplices los políticos nicaragüenses, llamados conservadores o **vendepatrias**. Pues ahí va otro contrato, tan **liberal** o tan **conservador** como el transcrito, celebrado entre el Ejecutivo de Guatemala y el señor Norman Eric Sanderson, representante de la United Fruit Company. Lo rechazó la Asamblea legislativa durante el régimen del general Lázaro Chacón, hasta que el actual Presidente, Jorge Ubico, destacado instrumento del imperialismo norteamericano en Centro América, hizo que lo aprobaran los señores diputados a las pocas semanas de haber tomado el mando. (Marzo de 1931).

La United Fruit Company, que en el contrato figura con el nombre de Compañía Agrícola de Guatemala, queda autorizada para hacer exploraciones y los trabajos técnicos que estime necesarios en la costa del Océano Pacífico, entre Champerico y el río de los Esclavos, con el objeto de determinar el sitio más adecuado para construir un puerto.

En una zona de tres millas a la redonda el Gobierno concede a la Compañía el uso gratuito de terrenos de la nación, y se compromete a expropiar los de particulares que la United Fruit necesite para las obras autorizadas. En una zona igual no se permitirá la construcción de ningún otro puerto, ni el establecimiento de muelles, ni embarques ni desembarques de ninguna clase.

La Compañía puede aprovechar gratuitamente todo el material de construcción que estime necesario, tomándolo de tierras y aguas guatemaltecas: maderas, piedra, calcio, arena y cuanto se requiera para edificios, muelles y demás obras que serán, desde luego, propiedad exclusiva de los felices concesionarios.

Se concede derecho a la Compañía para que haga todas las importaciones y exportaciones que sean de cabotaje o del comercio extranjero; y el privilegio único y exclusivo de reglamentar, organizar y administrar el referido puerto, así como los ferrocarriles, empresas agrícolas y las demás obras o negocios privados que se establezcan.

Los barcos de la Compañía, y los que por cualquier título tenga bajo su servicio; el combustible, las provisiones y el cargamento que dichos buques puedan recibir o llevar, están exentos de todo derecho de tonelaje, de fardo y de pilotaje, y de todos los pagos de puerto, vigentes o que en lo futuro se establezcan, "ya sea a favor del Gobierno, de las municipalidades, de cualquier persona natural o jurídica, o de cualquiera entidad o división territorial".

De modo que la Compañía no paga al Gobierno estos tributos, pero en cambio, según el artículo 19, tiene el privilegio de cobrar (para sí misma) "derechos de muelle, derechos de puerto y todos los otros cargos establecidos o que se establezcan en lo futuro".

La United Fruit Company tiene también el derecho de "importar, almacenar y reexportar para uso de sus propios buques, los fletados por la misma o los consignados a su nombre, toda clase de combustibles, sin que tenga que pagar impuestos de importación, de exportación ni de ninguna otra especie, ya sean nacionales, departamentales, municipales, actualmente en vigor o que en lo sucesivo puedan establecerse".

Y, en fin, todas las importaciones y todas las exportaciones deberán hacerse únicamente con consentimiento previo de la empresa extranjera, y mediante arreglos con ella, nuevo poder o estado dentro del estado guatemalteco.

A cambio de todo esto, y de todas las demás franquicias y exenciones con relación al cultivo del banano, por el término de 50 años que dura la concesión, la generosa Compañía se obliga a pagar al Gobierno un centavo de quetzal por cada racimo que se exporte. ¡Y queda solemnemente comprometida, además, durante tan largo medio siglo, a transportar en sus buques, sin pago alguno, a los altos funcionarios públicos y a los miembros del ejército y de la policía!

Otros modelos elocuentes de empréstitos a países centroamericanos son los ce-