Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

Los Puertos Siameses del Sur de Honduras
(El traspaso del puerto, de Amapala a San Lorenzo en 1979)

Dennis Ramírez

Resumen

Amapala y San Lorenzo fueron puertos "siameses" durante mucho tiempo, debido a que operaron de forma conjunta en el manejo de importaciones y exportaciones de mercancías, hasta que en 1979 los separaron, dejando solo a San Lorenzo con todas las funciones que le corresponden a un puerto. En esta investigación se hace un repaso de los antecedentes del Golfo de Fonseca y se describen las zonas donde se encuentran los puertos sureños de Honduras. Asimismo, se revisan los factores que condicionaron el traspaso del puerto de Amapala a San Lorenzo y las consecuencias que esto trajo a las regiones involucradas.
Palabras clase: Puerto, Traspaso del puerto, Golfo de Fonseca.
Summary

Amapala and San Lorenzo were "Siamese" ports for a long time, because they operated jointly in managing imports and exports of goods, until in 1979 they were separated, leaving only San Lorenzo with all functions that correspond to a port. This research presents, an overview of the history of the Gulf of Fonseca, and describes areas where the southern ports of Honduras are located. It also reviews the elements that conditioned the transfer of the port of Amapala to San Lorenzo and the consequences that this brought to the regions involved.

Key Words: Port, Port´s Transfer, Gulf of Fonseca.

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

1. Descripciones del Golfo de Fonseca

En 1513 Vasco Núñez de Balboa encuentra el Océano Pacífico. Nueve años después, en 1522 el español y conquistador Gil González Dávila acompañado del piloto Andrés Niño, encuentra una bahía que bautizó con el apellido de su protector, el Presidente del Consejo de Indias y Obispo de Burgos Don Juan Rodrigues de Fonseca (Carías, 1998, pp. 12-18).

Gonzáles Dávila conoció una isla, casi en el centro del golfo, a la cual dio el nombre de "Petronila" en honor de la hija de su protector, y aunque no se sabe con exactitud que isla seria en la actualidad, Pedro Rivas sostiene que es la que actualmente se conoce como Isla del Tigre (Rivas, 1934, p. 76).

Desde que Dávila encontró esta bahía de Fonseca que gozaba de una posición estratégica muy favorable, la misma fue frecuentemente invadida por piratas, a su vez se convirtió en una guarida debido a que era un paso casi obligado de las rutas comerciales que enlazaban México con Centro y Sur América. Uno de los mayores referentes fue el pirata Francis Drake en 1579, este personaje hizo de las islas y especialmente la del Tigre su sitio de descanso y refugio, la cual visitó tres o cuatro veces (Rivas, 1934, p. 102).

La bahía de Fonseca fue de trascendental importancia desde el comienzo de la época colonial, porque representaba un punto neurálgico en el momento que esta región tuvo el estatuto de provincia. Las autoridades de la corona española visualizaron construir ahí la terminal de un puerto situado en el Atlántico para establecer una comunicación interoceánica. Este proyecto como muchos que se plantearon en el periodo colonial no se concretó por diversas razones.

Por la favorable posición del Golfo de Fonseca, muchos visitantes, navegantes y estadistas han considerado que el conglomerado de puertos con los que cuenta, son los mejores del Océano Pacifico en todo el continente americano, debido a su importancia comercial, geoestratégica y política.

El Golfo de Fonseca en la actualidad es un condominio trinacional en la zona del Pacifico; al sur se encuentra la república de Honduras, al este la de El Salvador, y al noroeste la de Nicaragua.

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

La mayor extensión en este Golfo la posee Honduras, tanto porque desembocan en sus aguas cuatro ríos de consideración: Choluteca y Nacaome interiores, y Goascorán y Negro, fronterizos con las repúblicas de El Salvador y Nicaragua respectivamente. Asimismo, le pertenecen las islas más importantes: la del Tigre, donde se encuentra el puerto de Amapala quedando casi en el centro del Golfo, y la de Zacate Grande, que es la de mayor extensión de todas (Rivas, 1934, p. 13).

En la actualidad Guillermo Bustillo calcula que el área marítima total del Golfo de Fonseca es de 2,010.10 Km2 equivalentes a 586.03 millas marítimas cuadradas. Si a esa área total se le resta el área de las islas que Honduras y El Salvador poseen dentro del Golfo, el área marítima neta es de 1,883.55 Km2 (Bustillo, 2002, p. 30).

Según la sentencia de la Corte Internacional de Justicia, del 11 de septiembre de 1992, le corresponde a cada país, dentro del Golfo de Fonseca, una zona de soberanía exclusiva hasta una distancia de tres millas marítimas desde sus costas; el resto de esas aguas tienen una soberanía compartida entre los tres países ribereños.

Un extranjero importante que elogió la favorecida posición de los puertos en el golfo de Fonseca a mediados del siglo XIX durante su gestión diplomática, fue E. G. Squier, quien respecto a construir un ferrocarril interoceánico en Honduras señalaba que los puertos que se encuentran en el Golfo de Fonseca pertenecientes a los tres países circunvecinos. En El Salvador se encuentra La Unión, Nicaragua tiene el Estero Real, y Honduras posee en la Isla del Tigre, el puerto libre de Amapala, casi en el centro de la isla ocupando una posición dominante. (Squier, 1908, p. 63).

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

Mapa N° 1: Mapa de la Bahía de Fonseca publicado por E. Squier en 1855, donde se señala el "propuesto término ferrocarrilero" en la Isla de Sacate Grande.
(Davidson, 2006, p. 200)

Agrega que entre las bahías que se encuentran están, la de Chismuyo al norte de la isla de Zacate Grande, que recibe las aguas del río Nacaome y la de San Lorenzo, encontrándose en la parte este de la misma isla, se ubica el pequeño puerto de San Lorenzo, una dependencia del de Amapala.

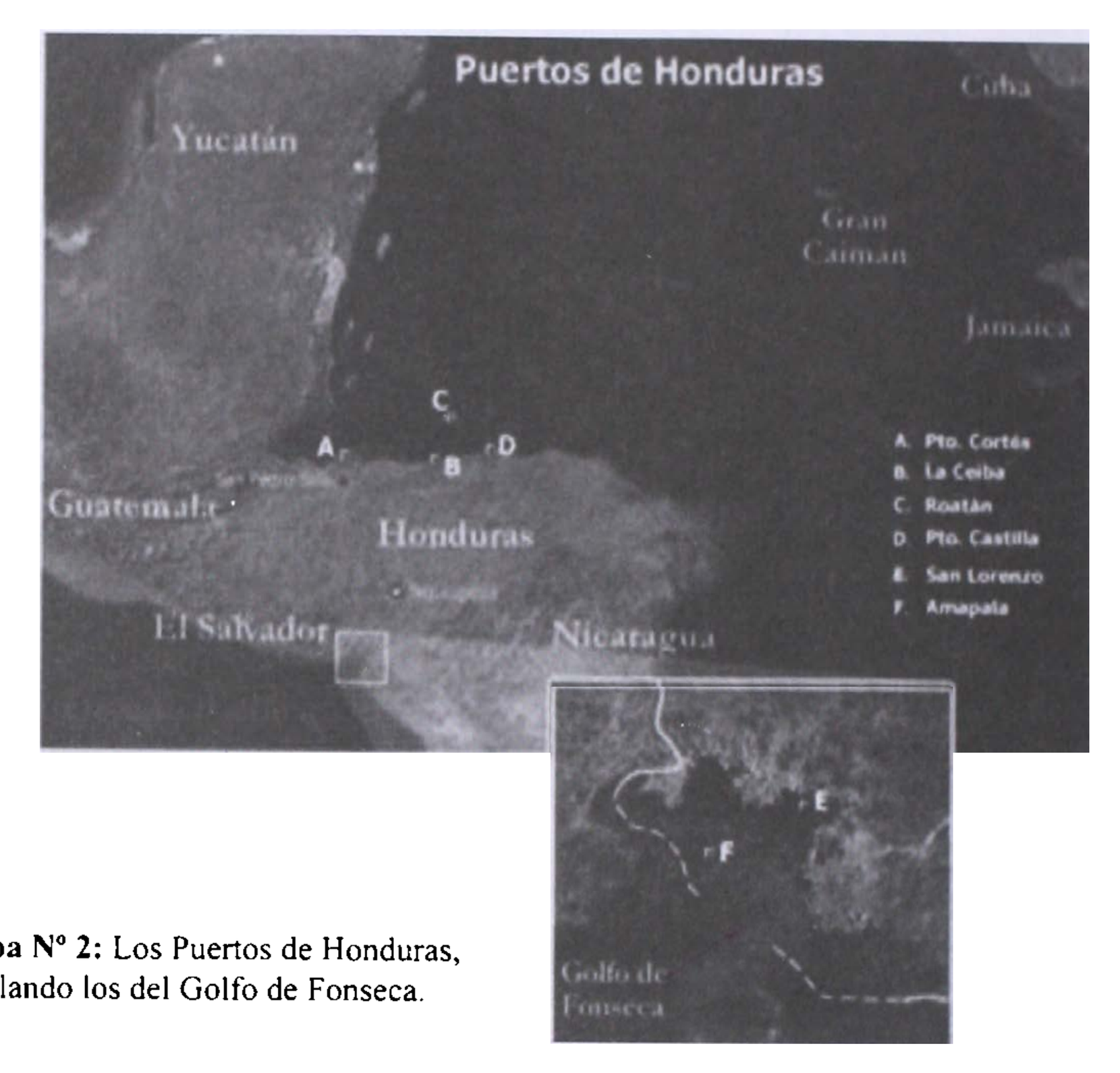
Puntualiza, además que la Isla del Tigre es la más importante, posee veinte millas de circunferencia y se eleva en la forma de un cono perfecto, de 2,500 pies de altura. El puerto de Amapala está situado en el lugar más importante de la isla y tiene enfrente y a poca distancia un anclaje para buques de una capacidad común (Squier, 1908, pp. 64-70).

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

2.- Los Puertos hondureños en el Golfo de Fonseca

Para finales del siglo XVIII en las costas del Golfo de Fonseca la incursión de los piratas había cesado, esto dio confianza para que los habitantes fueran a poblar nuevamente y así establecer puertos para los lanchones encargados de transportar bienes y personas en los países vecinos.



Mapa N° 2: Los Puertos de Honduras, señalando los del Golfo de Fonseca.

Los lugares que se establecieron como puertos para los botes que transportaban pasajeros fueron Conchagua (en tierra firme cerca de La Unión), El Aceituno, Puerto Patria, Puerto La Paz (San Lorenzo), San Bernardo y Nacascolo (Puerto Morazán en Estero Real). Todos estos puertos considerados menores continuaron en funciones hasta época relativamente reciente y algunos fueron convertidos en puertos para barcos de mayor calado (Bustillo, 2002, p. 185).

Para el período de la Federación Centroamericana se comenzaron a recibir

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

barcos de diferentes destinos del mundo, ya que se había habilitado los puertos de La Unión en El Salvador, los puertos *"siameses"* Amapala-San Lorenzo en Honduras, además del ya existente desde la época colonial en El Realejo, Nicaragua.

El puerto de La Unión (Cutuco) en la actualidad ha continuado operando en forma ininterrumpida y Amapala-San Lorenzo lo hicieron hasta en fecha reciente, cuando comenzó a operar el nuevo puerto de Henecán. Y en el caso del puerto de El Realejo, que estaba ubicado en el interior de un estero, fue reemplazado hace casi un siglo por el puerto de Corinto, más cerca del mar abierto y en aguas de mayor profundidad.

Como se mencionó anteriormente, desde mediados del siglo XIX, el Golfo de Fonseca ya contaba con pequeños puertos o desembarcaderos sobre tierra firme, como El Aceituno, La Brea y San Lorenzo, que recibían carga y pasajeros provenientes del exterior, vía Amapala. Este tráfico era de tal magnitud, que en el año de 1879, bajo la presidencia del General Terencio Sierra, el gobierno de Honduras acordó iniciar la construcción de la carretera del sur, la que fue concluida a principios del siglo XX. Caravanas de mulas llevaban carga y pasajeros a Tegucigalpa y a los minerales en explotación (Bustillo, 2002: 93).

2.1 Amapala

Por decreto de 17 de octubre de 1833, se mandó a establecer un puerto en el mar del Sur, costa de Nacaome, el cual se estableció en el Puerto del Tigre por su mayor seguridad (Fiallos, 1989, p. 322)

Durante mucho tiempo esta isla del Tigre estuvo casi desierta por el sometimiento de los piratas, hasta el año de 1838 cuando una nueva empresa comercial bajo la influencia de Carlos Dárdano, negociante sardo, concibió la idea de hacer un puerto libre. Solicitó esta concesión al gobierno de Honduras y el puerto libre de Amapala fue establecido. Lo interesante de este caso en particular es que precisamente por el patrocinio de este extranjero se fundó el puerto de Amapala (Infante, Et. Al. 1993, p. 25).

El 5 de febrero de 1844 la cámara legislativa del Estado lo declaró puerto de depósito, por decretos de 19 de abril y 10 de noviembre de 1847 expedidos por el presidente Juan Lindo, se le declaró puerto franco para depósito por el término

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

de diez años; y el 2 de septiembre de 1848 el mismo presidente Lindo mandó, que se denominara *"puerto franco de Amapala en la isla del Tigre"* predominando desde entonces solo el nombre de Amapala (Galindo, 1934, pp. 33-34).

Las condiciones en el puerto eran más favorables ya para la década de los 50's del siglo XIX. Desde que se le habían cedido concesiones al extranjero Dárdano, el gobierno había entregado gratis algunos terrenos baldíos tanto a nacionales como a extranjeros, para estimular el aumento del comercio y la población, y por estos días se contaba con algunos establecimientos comerciales de menor importancia y es de destacar que en ese momento las exportaciones de oro y plata de la mina de Cuyal de capital británico se hacía por la región del Pacifico (Escudero, 2007, p. 156).

Cuando William Wells desembarcó en la isla del Tigre en 1857, vio en ella muchas ventajas para una fortificación y para el establecimiento de un depósito central del comercio, desde donde se podría dominar el comercio de los tres Estados que rodean la bahía de Fonseca. Argumentaba que: *"Con sus recursos naturales debidamente desarrollados, Amapala podría ser el más importante puerto al sur de San Francisco"* (Wells, 1982, p. 100).

La primera municipalidad en Amapala se establece en 1862, que fue suprimida al año siguiente, quedando reducido el puerto a la condición de aldea; pero el presidente Gral. José María Medina la restableció definitivamente en 1871.

Siempre en esta década de los 70s, comenzaban a establecerse comerciantes alemanes y franceses en Amapala: Teodoro Köncke, Juan Rössner, Pablo Uhler, Federico Siercke, Jorge Morris, Pedro Abadie, Carlos Bauer, Pedro Leitzelar y Diderico Dreschel. El auge económico en Amapala duró hasta comienzos de la II Guerra Mundial (Bustillo, 2002, p. 91).

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

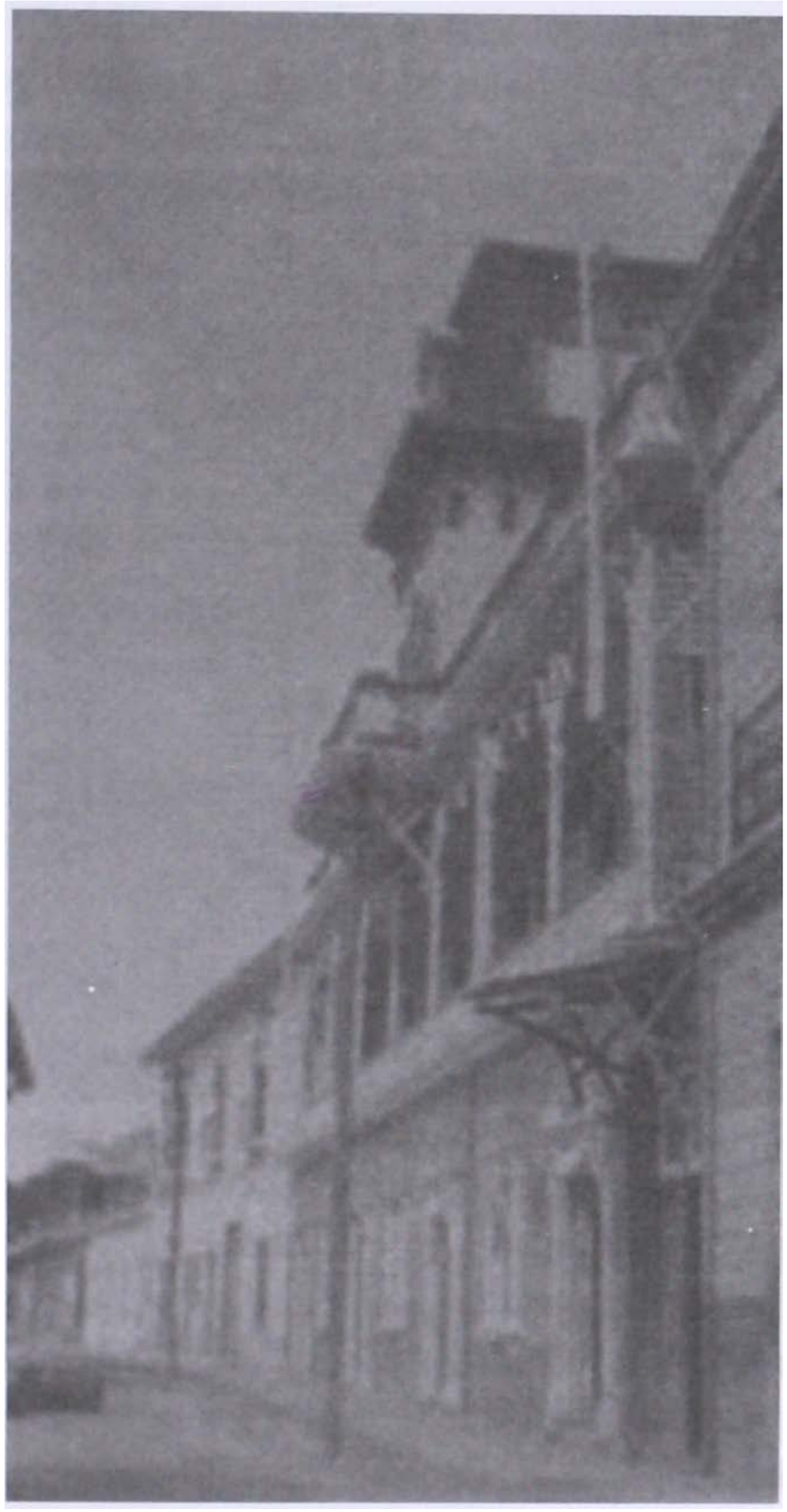


Imagen N°1: La casa comercial Rösner en Amapala a principios del siglo XX. Fotografía proporcionada por Eric Schwimmer

Desde Amapala, Marco Aurelio Soto comenzó la reforma Liberal en 1876, luego se trasladó a Tegucigalpa, contando como ministro general Ramón Rosa. Asimismo el 19 de febrero de 1903, el Gral. Manuel Bonilla electo presidente de Honduras, prestó la promesa también en este puerto ante el alcalde municipal Andrés Palacios, siendo momentáneamente la residencia del Gobierno Constitucional.

Durante la Primera Guerra Mundial, las propiedades de los alemanes en territorio hondureño, radicados en su mayoría en la región sur del país, específicamente en Amapala, fueron manejadas por el Estado de Honduras, y una vez que

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

terminó el conflicto les fueron devueltas a sus dueños (Argueta, 1992, p. 50)

Imagen N°2: El puerto de Amapala en la Isla del Tigre en 1930.
Fotografía proporcionada por Eric Schwimmer.

Para la Segunda Guerra Mundial durante la gestión del Gral. Carías en 1941, la situación no fue muy distinta, ya que se decretó el congelamiento o inmovilización de los bienes y fondos de personas naturales o jurídicas de nacionalidad alemana, italiana y japonesa.

Un año después, el régimen de Tiburcio Carías procedía, a arrestar y deportar, a través del puerto de Amapala, diversos habitantes alemanes radicados en Honduras, que fueron concentrados en los Estados Unidos en campos de internamiento; algunos de ellos habían sido implicados en un intento armado ocurrido en San Pedro Sula en abril de 1942 (Argueta, 1992, p. 52)

Amapala siempre fue protagonista de los hechos más relevantes del país; y es que antes del traslado de todas las actividades portuarias de Amapala al puerto de San Lorenzo; este puerto de la Isla del Tigre era el más importante que tenia

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

Honduras en el Pacifico y el que aparentemente reunía las mejores condiciones en el Golfo de Fonseca. Por él se hacia el comercio de importación y exportación de los departamentos de Choluteca, Valle, El Paraíso, Tegucigalpa, Olancho, La Paz y una parte de Comayagua, Intibucá y Gracias; casi la mitad de la república estaba en relación comercial con el puerto; asimismo se establecía contacto con Estados Unidos, Inglaterra, Alemania, Francia, Canadá y Japón.

2.3 San Lorenzo

Este puerto se encontraba ubicado en el municipio que también llevaba su mismo nombre, que desde la década de los 40s en el siglo XIX, no era más que una zona solitaria. Para el 12 de abril de 1843 el Estado de Honduras con su cámara de representantes, reunida en Comayagua, tomando en consideración, que el Estado no tenía habilitado legalmente un puerto en el Sur, se designó a la bahía llamada San Lorenzo como el mejor punto que ofrecía el mar Pacífico en las costas de la República, por su extensión, profundidad y demás circunstancias que requiere un buen puerto, decretando la habilitación del puerto de San Lorenzo, que se llamaría en lo sucesivo Puerto de La Paz y por ese mismo decreto se hizo un llamamiento a los habitantes diseminados en los valles del departamento de Choluteca, para que fueran a poblar el nuevo puerto (Galindo, 1934, p. 24).

Se ignora cuando fue que el puerto volvió a ser llamado San Lorenzo, nombre con el que se conocía cuando el 22 de noviembre de 1907, los vecinos del puerto de El Comercio, de Alto Verde, de Salamar de Laure, de la Cariba y del Coyol, encabezados por don Benito de Cerrato y don Carlos Agustinus, solicitaron ante el Poder Ejecutivo la creación del municipio de San Lorenzo (Fiallos, 1989, p. 328). El 12 de abril de 1909, el Poder Ejecutivo, resolvió favorablemente la petición de elevarlo al rango de municipio, disponiéndose a la vez que las elecciones locales no debían practicarse, sino hasta cuando los vecinos hubieren construido un cabildo y un edificio para escuela; se argumenta además, que dicha resolución que quedaba a iniciativa de los vecinos solicitantes la fijación de la sede municipal en San Lorenzo, en el comercio o en Laure (Galindo, 1934, p. 24).

Los vecinos de San Lorenzo se reunieron nuevamente el 20 de agosto de 1910, para elegir popularmente una junta que se encargaría de la construcción del cabildo de la escuela y de la cárcel con el fin de obtener la autonomía que deseaban.

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

El municipio de San Lorenzo para 1939 tenía una extensión territorial aproximada de 46 caballerías. Dicha extensión fue adquirida en dominio pleno *"... -se trataba de tierras "de hacienda- por compra hecha al Lic. Rafael Callejas (más una pequeña extensión al Lic. Casco) por los vecinos, quienes hicieron una suscripción pública para tal efecto. El terreno (en su mayor extensión) era parte de la hacienda "El Rosario"* (Castañeda, 1979, p. 92).

En presencia del gobernador político del departamento de Valle y de un numeroso grupo de vecinos, El 8 de junio de 1991, fue levantada el acta de demarcación de límites de San Lorenzo.

Imagen N°3: Las nuevas instalaciones portuarias de San Lorenzo en Boca de Henecán.

La Junta Militar de Gobierno compuesta por Policarpo Paz García, y Amílcar Zelaya Rodríguez, decretaron el puerto de San Lorenzo como puerto Mayor del sur de Honduras, el 10 de noviembre de 1978 (Fiallos, 1989, pp. 328-329).

Sin duda que el traslado del principal puerto en el sur de Honduras, de Amapala a San Lorenzo, en 1979, fue un factor determinante en el desarrollo de la ciudad de San Lorenzo y la causa principal del decaimiento de la ciudad de Amapala.

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

3.- Precedentes del traspaso del puerto principal de Amapala a San Lorenzo

Es importante señalar que en Honduras y Centroamérica, después de la II Guerra Mundial y el colapso del "Modelo Primario Exportador", se impulsó el denominado "Modelo de Sustitución de Importaciones", el cual estuvo en vigencia entre 1950 y 1990 (Bulmer, 2011).

El Modelo de Sustitución de Importaciones también es llamado de "Desarrollo hacia adentro". Tras la II Guerra Mundial, Latinoamérica reflexionó sobre el hecho que con el modelo anterior estaba en desigualdad con los países ricos, pues exportaba materias primas que luego venían procesadas en productos industrializados. La meta era industrializar las economías de la región, para evitar la fuga de capitales a través de la "sustitución de importaciones" (Bulmer, 2011).

De esta manera, con el apoyo de la CEPAL, Latinoamérica implementó varias medidas para echar a andar el Modelo de Sustitución de Importaciones. En el caso de Honduras, las medidas y reformas más importantes con este modelo fueron: una notable diversificación de la economía, Incremento de la industrialización, Impulso de la infraestructura del país (Amaya, 2013).

En Honduras, desde el gobierno de Juan Manuel Gálvez, se dio un fuerte impulso a la diversificación económica, y así, se fortalecieron otros rubros para no depender de las bananeras; así, se impulsó por ejemplo rubros como: el café, la caña de azúcar, el algodón y la exportación de carne vacuna, entre otros.

En el caso específico de la caña de azúcar, el crecimiento de este cultivo en Honduras fue vertiginoso entre 1960-1980. Un factor que motivó ese proceso fue que EEUU aplicó el embargo económico a Cuba, que era el principal exportador de azúcar del mundo, lo que permitió que EEUU cediera esas cuotas a Honduras y CA, con lo cual se aceleraron las exportaciones (Amaya, 2013).

Estos acontecimientos fueron determinantes para que se mejoraran las condiciones portuarias en el país. De tal manera que permitiera, la exportación de productos por los puertos del norte, así como también el aprovechamiento de la salida al pacifico, a través de los puertos en el sur, pero mejorando la situación de estos. Es por ello que desde la primera mitad del siglo XX se comenzaron a

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

realizar estudios técnicos en el Golfo de Fonseca, algunos para localizar el punto terminal del ferrocarril interoceánico en 1931. Mientras que los realizados en 1949 y a partir de 1954 en adelante, se enfocaron en determinar el lugar más factible para la construcción de "nuevas y mejores" instalaciones portuarias, en el sur de Honduras. La mayoría de los estudios se pronunciaron a favor de un puerto a la entrada del Estuario de San Lorenzo, cabecera del municipio del mismo nombre, en el departamento de Valle. Y aunque hubo estudios que aprobaban la construcción del puerto en Amapala, al final fue descartado.

La decisión por San Lorenzo seguramente estuvo basada en varios factores, primordialmente su conexión a tierra firme, la infraestructura de servicios básicos, bodegas, industrias, su cercanía con Nicaragua, entre otras cosas.

Se realizaron seis estudios en la búsqueda del mejor lugar para un puerto en el Océano Pacifico de Honduras, 5 específicamente para encontrar el mejor espacio para un puerto, y uno para encontrar en el Golfo de Fonseca un lugar donde iba a terminar la construcción de un ferrocarril que comenzaría en el Atlántico.

Los estudios más importantes que se realizaron en el Golfo de Fonseca fueron los siguientes:

a) Estudio Ulen Engineering, de 1931 (Bustillo, 2002, p. 187): En este estudio se reconoce que un posible sitio para desarrollo portuario mayor en el Pacífico es Punta Remolino, en la isla de Zacate Grande. El sitio, según el reporte, es adecuado para un puerto de aguas profundas y es el mejor lugar en el Golfo de Fonseca para localizar el punto terminal del ferrocarril interoceánico, en lo cual coincide plenamente con el estudio realizado a mediados del siglo XIX por el Sr. Squier (Ver Mapa N°1).

b) El Proyecto de Leiva Barbieri[1] de 1949 (La Epoca,1950, p. 3): El proyecto de Barbieri fue publicado en el diario La Época el 19 de enero de 1950. Su titular era: *"Proyecto sobre las islas de El Tigre y Zacate Grande en el Golfo de Fonseca.... Consideraciones Generales"* Barbieri planteaba que la idea de su proyecto era desarrollar el puerto de Amapala, en el que se proponía por primera vez la construcción de una calzada para conectar las islas de El Tigre y Zacate Grande con tierra firme.

1.Héctor Leiva Barbieri era diputado del Congreso Nacional durante la administración de Juan Manuel Gálvez. (1949-1954).

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

Esto con el objetivo de hacer del puerto de Amapala, más accesible a todo tipo de transporte terrestre y satisfacer las demandas de importadores y exportadores por simplificar los mecanismos de transporte entre el puerto y el destino de los productos que se importan y exportan por él.

Héctor Leiva, propuso que el financiamiento del proyecto tendría un costo total de Lps. 5000,000.00
En relación a los inconvenientes y ventajas de este proyecto Barbieri planteaba que:

> [...] el único inconveniente de esta propuesta es que haría repercutir sobre el puerto menor de San Lorenzo, cuya relativa importancia actual desaparecería, como una consecuencia lógica de la conversión de Amapala en puerto con conexión directa terrestre hacia el interior del país. En cambio, las ventajas, conveniencias y enormes beneficios que su realización reportaría en todo sentido, desde lo local y lo general son de tal naturaleza que hay que llevarlo a la realidad (La Epoca, 1950, p. 3).

El autor del proyecto concluye diciendo que: *"No existe en el Golfo de Fonseca, en la sección correspondiente a Honduras, otro lugar, fuera de Amapala, donde pueda erigirse el puerto de tierra firme; y que ningún otro punto reúne las condiciones requeridas para este"* (La Epoca, 1950, p. 4).

Tanto este proyecto de Leiva Barbieri como un trabajo que se realizó con el nombre de *"Informe económico del proyecto de Amapala"* elaborado en 1953 por el Dr. Paul Vinelli para el Banco Central de Honduras, sirvieron de base para el estudio de Gillette realizado en 1954.

c) El estudio Gillette de 1954 (Bustillo, 2002, p. 187): Tuvo su origen a iniciativa de Marco A. Batres, Ministro de Hacienda y Crédito Público en la gestión de Juan Manuel Gálvez. El gobierno de Honduras solicitó a los Estados Unidos asistencia técnica para la elaboración de estudios que brindaran las posibilidades de la construcción de un puerto en la zona sur de Honduras. A través de la Foreign Operations Administration, donde fue protagonista para estos fines George W. Gillette, ingeniero militar. Su informe fue entregado al gobierno hondureño en agosto de 1954 (La Tribuna, 1979, p. 40).

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

Al Sr. Gillette no se le dio mucha apertura en la selección del sitio para ubicar el puerto, prácticamente, se le indicó que el lugar debería estar en Amapala o un sitio cercano a ésta en tierra firme (Bustillo, 2002, p. 187). Se cree que fue por diversas razones, entre las cuales se pueden mencionar: por la soberanía nacional, otra razón era porque se procuraba hacer uso a la mayor brevedad posible de la Carretera Militar de Emergencia, tanto para fines pacíficos como para fines militares y una tercera razón obedece a que se cree que se estaba proporcionando colaboración a los países en vías de desarrollo, para reponerles de los quebrantos que había ocasionado a medio mundo la Segunda Guerra Mundial (Castañeda, 1979, p. 57).

El informe de Gillette recomendaba la construcción de un muelle de 1,200 pies de largo, al oeste del muelle ya establecido en Amapala, con una capacidad de almacenaje bajo techo de 40,000 pies cuadrados. Según el estudio no era necesario un dragado en Amapala y era posible el acceso y atraque de buques con un calado hasta de 45 pies, con un valor de 5.5 millones de dólares, incluyendo 2 millones para el camino de acceso desde la carretera Panamericana y las calzadas para unión con tierra firme de las islas Zacate Grande y El Tigre.

El otro sitio que el estudio Gillette consideró como posible para ubicar el puerto fue Punta Remolino, en la isla Zacate Grande. Dos cosas caracterizaron el estudio Gillette: su apego al sitio de Amapala, y la oposición de un lugar en donde eran necesario los dragados.

Después del estudio de Gillette en 1954, se produjo un cambio en los criterios sobre el desarrollo portuario de la costa sur de Honduras; a partir de esa fecha todos los estudios descartan Amapala como un sitio viable y se pronuncian a favor de la construcción de un puerto en la entrada de la bahía de San Lorenzo o dentro de ella. El informe Gillette aparentemente fue desatendido oficialmente, puesto que el gobierno contrató a la firma TAMS el 7 noviembre de 1957.

d) El Estudio de la Tippets-Abbett-McCarthy-Stratton (TAMS) (Bustillo, 2002, p. 60): Inter-American Corporation, realizó investigaciones en 1958, durante la gestión de Villeda Morales, con la intención de hacer un estudio general de la situación Portuaria del país y para hacer los estudios específicos para un puerto en el Golfo de Fonseca cubriendo los siguientes aspectos:

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

a) Mejoras y ampliaciones en Puerto Cortés.
b) Mejoras y ampliaciones en Tela.
c) Mejoras y ampliaciones en La Ceiba.
d) Mejoras y ampliaciones en Puerto Castilla.
e) Localización y diseño de un puerto en la Costa Sur.

Después de estudiar cuatro alternativas sobre tierra firme, la TAMS, dictaminó a favor de la construcción de un puerto en Punta Ratón, proyecto que conllevaba la inversión de L. 9, 190,000.00, en obras primarias y las expansiones hasta L. 13, 770,000. 00

La TAMS estudió los sitios de Amapala, Puerto Grande, San Lorenzo, Salamar (Puerto Nuevo) y Punta Ratón, detalladamente, pronunciándose por éste último. Consideró también Punta Remolino, Estero Corcovado y Cedeño, pero pronto descartó a estos últimos (Bustillo, 2002, p. 61).

La TAMS determinó su preferencia por Ratón, no obstante dejó aclaró que habría que dragar en algunos sitios para lograr calados mínimos de 8.5 metros de marea baja.

e) Estudio Brown and Root de 1965 (La Tribuna, 1979, p. 40): Se estudió nuevamente la situación de los puertos en el Pacifico hondureño, considerando cinco lugares recomendados: Amapala, Henecán, Puerto Grande, Punta Ratón y Coyolito y finalmente, se consideró a Henecán como el mejor sitio de los cinco. Vale aclarar que en este estudio es la primera vez que aparece el nombre de Henecán como sitio para un puerto en la costa sur.

f) Estudio de la firma Netherlands Engineering Consultants (NEDECO) (Tribuna, 1979, p. 40). Tres años después, en 1968 y considerando que desde hacía más de tres décadas se venían llevando a cabo estudios sobre el particular y consecuentemente, efectuando erogaciones para los mismos sin haber llegado a ninguna resolución decisoria. La Empresa Nacional Portuaria de Honduras, contrató a esta firma holandesa, su objetivo era evaluar los sitios recomendados por TAMS y Brown and Root, es decir, Punta Ratón y Henecán respectivamente, ya que en ambas ocasiones se había excluido a Amapala a pesar que en un principio el estudio de Gillette lo había recomendado como puerto mayor. NEDECO después de analizar las posibilidades determinó construir el puerto en el sitio denominado

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

Boca de Henecán. Cabe destacar que en el informe final de esta consultora (mayo de 1971), el cual sirvió de base para la construcción de las eventuales instalaciones portuarias, se detectaron omisiones en los costos estimados de inversión.

Después de hacerse todas las consideraciones necesarias y tomando en cuenta los hechos descritos anteriormente, la ENP el 10 de agosto de 1970, resolvió en forma definitiva que la mejor ubicación del puerto hondureño en el Golfo de Fonseca a pesar de las deficiencias metodológicas detectadas posteriormente en los estudios, debía ser, el sitio escogido inicialmente por Brown and Root y confirmado por NEDECO, es decir, Boca de Henecán.

Una de las grandes circunstancias que agilizó la construcción del puerto en Boca de Henecán, fue el conflicto entre Honduras y El Salvador acontecido en 1969. En ese momento Honduras utilizaba los puertos de El Salvador, específicamente el de La Unión (Cutuco), para la exportación e importación de ciertos productos como combustibles, concentrado mineral, maquinaria pesada, fertilizantes entre otros.

Tal situación la reveló Manuel Acosta Bonilla[2] en enero de 1979, a unos meses antes de inaugurarse el puerto de Henecán. Publicó en Diario La Tribuna: "*El proyecto para la construcción de un puerto en el sur surgió después de la guerra entre Honduras y El Salvador, ya que antes el Banco Mundial de Reconstrucción y Fomento pretendía que Honduras canalizase su comercialización a través de puertos salvadoreños*" (La Tribuna, 1979, p. 3).

Este conflicto entre los dos países fronterizos provocó que esos servicios fueran interrumpidos, por lo que se vio en la necesidad de investigar cómo se podría resolver esta situación de la carga y descarga de los productos, a través de los puertos de Amapala o San Lorenzo, o bien, en cualquier sitio dentro del Golfo de Fonseca.

En vista de lo anterior, se decidió crear un equipo de trabajo integrado por representantes del Consejo Superior de Planificación Económica, Ministerio de Obras Públicas y Empresa Nacional Portuaria para que plantearan las posibles alternativas al problema, en un periodo a corto plazo (ANH, 1969). Para lo cual se

2. Manuel A. Bonilla, fue ministro de Hacienda y Crédito Público en el Gobierno que presidió Oswaldo López Arellano.

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

consideraron algunas opciones:

1.- Mejoramiento de las instalaciones y equipo en Amapala.
2.- Reconcentrar operaciones en el Puerto de San Lorenzo.

Con esta última opción se evitaría el doble manejo que se realizaba al desembarcar mercadería en Amapala (es donde se encontraban ubicadas las oficinas de aduana para su respectivo registro y aforo) para posteriormente ser embarcada desde allí hasta San Lorenzo.

El informe planteaba, que el inconveniente al tomar esta segunda alternativa, es que provocaría una problemática socioeconómica para la población de Amapala, solamente contrarrestada con acciones efectivas para el desarrollo, a través del Gobierno, de instituciones autónomas y privadas, que dieran respuestas inmediatas a esta realidad.

Sin embargo, la Empresa Nacional Portuaria realizó los siguientes estimados que se requerían para iniciar la construcción en Boca de Henecán.

Diversos informes se desarrollaron para argumentar la construcción del Puerto en San Lorenzo. Entre ellos destaca un "Informe sobre posible construcción de puerto en la Costa Sur", enviado en agosto de 1969, por el Ing. Roberto Moncada (Jefe asesor técnico y supervisor de la Secretaría de Obras Públicas) a José Francisco Prats (Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas). En el señalan lo siguiente:

- En base a la petición especifica del Secretario General del Consejo Superior de Planificación Económica, se destacaron algunos argumentos que como conclusión determinaban que indudablemente el Puerto menor de San Lorenzo es el más apropiado para suplantar en el mas corto plazo, al puerto de Cutuco (La Unión, El Salvador) en las actividades portuarias en las que servía a los intereses hondureños, ya que por el conflicto generado entre Honduras y El Salvador, automáticamente se eliminó el uso que se había hecho de este puerto salvadoreño de Cutuco.
- Se consideraba que el volumen más grande del movimiento a través del océano Pacífico para la República de Honduras, se concentra precisamente en la importación de combustibles refinados y en la exportación de con-

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

centrados de minerales. Debido a esto los representantes de la Esso Standard Oil Company, indicaron que era posible hacer instalaciones para almacenamiento de combustible que permitan hacer uso de las mismas en un período de tiempo muy corto. Sin embargo negaban la posibilidad de que cualquier empresa petrolera de las radicadas en el país, quisieran invertir en instalaciones provisionales o definitivas en el Pacifico hondureño sino se obtenía previamente del Gobierno Central una garantía que permitiera por lo menos recuperar la inversión que se realizará (Moncada, 1969, pp. 1-6).

Debido a las distintas opiniones que se vertían en ese momento por la construcción del Puerto en Boca de Henecán, San Lorenzo. La Junta Militar de Gobierno a pocos meses de la inauguración del puerto, se vio en la necesidad de publicar un comunicado de prensa, en enero de 1979. En el manifestaba lo siguiente (Tribuna, 1979, p. 40):

- NEDECO para 1976 justificó la construcción de una extensión del muelle original (diseño T), una bodega de azúcar y un tanque de melaza con su equipo de carga del tanque y hacia el barco tanquero. Y relacionado al dragado del canal de acceso señaló que para los volúmenes de carga esperados, el dragado no era una proposición económicamente viable, especialmente debido a que las operaciones de dragado tenían un costo elevado. Esto provocó que la E.N.P. contratara en octubre de 1976 nuevamente a TAMS para que realizara un estudio de sedimentación en el canal de acceso a San Lorenzo a un costo de L. 50,000.00, al mismo tiempo se realizara en Puerto Cortes otro estudio de sedimentación.
-TAMS presentó el informe a la E.N.P. en marzo de 1977, y señaló que la sedimentación era casi nula y que eso implicaba muy bajos costos al momento del dragado. NEDECO planteó sus dudas al respecto, considerando que en el nuevo diseño del canal podría existir sedimentación, cuya cantidad sería técnicamente desconocida, sin perjuicio de ello, esto podría ser de un 10% anual, dragable cada 5 años.
- Señalaba también que con la construcción y operación del puerto menor de San Lorenzo, los costos de manejo de carga se reducirían considerablemente de L. 24.00 por tonelada a L. 13.50 por tonelada para carga general y de L. 7.60 a L. 5.30 para madera y algodón.
No obstante los principales beneficios para la economía hondureña que traería esta construcción del puerto en Henecán serían: reducción en el cos-

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

to de manejo de carga; reducción en el costo de transporte mediante estadía de los barcos en el puerto.

- Por otro lado, a juicio de los funcionarios del Consejo Superior de Planificación Económica (CONSUPLANE), Amapala seguirá siendo un posible puerto sobre todo para los barcos de mayor calado, así como también el hecho de que el dragado es renta para afuera (Henecán), mientras que el peaje es renta para adentro (puente que une a Amapala con tierra firme).

Después de todo el ambiente controversial que se gestó, fue la firma consultora NEDECO que tuvo la última palabra, en la construcción del puerto principal de la zona sur de Honduras, en Boca de Henecán, San Lorenzo, en el departamento de Valle. El cual comenzó a construirse en octubre de 1975 y se concluyó en diciembre de 1977. Y de esta forma quedó configurado el siguiente mapa con los estudios y proyectos que se realizaron en la zona sur del país, para encontrar el lugar más factible donde construir el puerto.

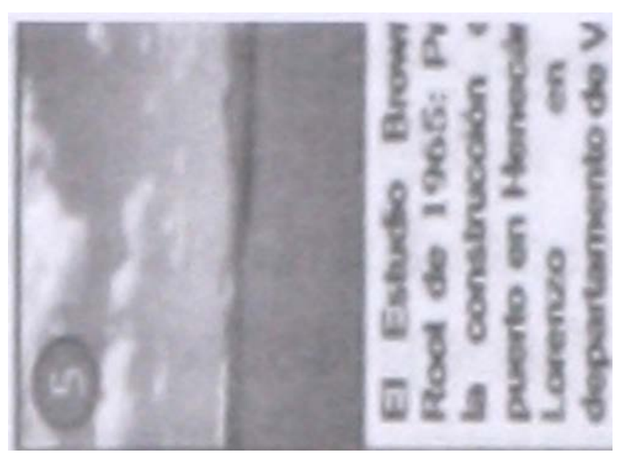
Cuadro 1 Presupuesto para iniciar la construcción del Puerto de Boca de Henecán (ANH, 1969)

Presupuesto para iniciar la construcción del puerto en Boca de Henecán		
Nº	*Descripción*	*Costo*
1	Construcción de 3.0 Kms. de carretera sobre terreno malo.	L. 600,000.00
2	Construcción de 175.0 M. de muelle de largo x 20.0 de ancho, 3,500 M²	L. 1,925,000.00
3	Bodega de tránsito con muros de bloque de concreto y techo metálico con cubierta de lámina de asbesto 135 x 40 = 5,400 M2 L. 100.00.	L. 540,000.00
4	Edificio de oficinas y talleres (GLOBAL)	L. 200,000.00
5	Área de almacenamiento al aire libre 40,000 M² a L. 20.00 / M² sin pavimento.	L. 800,000.00
6	Dragado inicial, incluyendo señalización del canal de acceso.	L. 2,300,000.00
7	Equipo de manejo de carga.	L. 250,000.00
8	Equipo flotante.	L. 350,000.00
Total		**L. 6,995,000.00**

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

Mapa N°3: Mapa del Golfo de Fonseca donde se señalan los estudios y proyectos que se realizaron para encontrar un sitio donde construir un puerto en el sur de Honduras (1931-1968)



5 El Estudio Brown Root de 1965: Propuso la construcción de un puerto en Henecán, San Lorenzo en el departamento de Valle.

4 El Estudio de la C de 1968: Propuso construcción de un puerto en Punta I en el departamen Choluteca.

que decidió la construcción definitiva del puerto en Henecán, San Lorenzo en el departamento de Valle.

3 El Estudio Gilbotto de 1954: Propuso la construcción de un puerto en Amapala y como otra opción en Punta Remolino.

1 Estudio Ulen Engineering de 1931: Propuso que el mejor sitio para un puerto en el pacífico, que serviría de terminal del ferrocarril interoceánico era en Punta Remolino, en la Isla Zacate Grande, Amapala en el departamento de Valle.

2 El Proyecto Leiva Barbieri de 1949: Propuso la construcción de un puerto en Amapala, Isla del Tigre y unir esta a tierra firme a través de una calzada.

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

4.- El momento del traspaso del puerto principal de Amapala a Henecán, en el Golfo de Fonseca.

Aun con el ambiente polémico generado en ese momento, la decisión final de construir el puerto en Boca de Henecán estuvo supeditada a ciertos factores, tales como (Bustillo, 2002, p. 197):

-La proximidad a la carretera Panamericana.
-La facilidad de obtener agua potable mediante la perforación de pozos artesanos.
-Las facilidades en servicios públicos y privados ofrecidos por la ciudad de San Lorenzo.
-La proximidad a una zona de gran desarrollo económico que demanda servicios portuarios crecientes.

El momento precedente a la inauguración del puerto en Henecán, dio lugar a las opiniones en contra y a favor de esta resolución. Antonio José Coello ex gerente de la Empresa Nacional Portuaria, recalcó que a su juicio y conforme a los muchos estudios elaborados por varias firmas extranjeras, entre ellas NEDECO, exponía: *"Nunca Amapala fue la mejor alternativa, cuando se estudiaron a profundidad ocho sitios, reconociendo que la materialización de la obra (a punto de concluir) ha sido tarea difícil y sumamente cuantiosa, por lo que la hace de mayor mérito"*.

Afirmaba también *"que el puerto no debe construirse por el simple capricho de un grupito de personas". "En cuanto a lo técnico puede haber muchos puntos de vista u opiniones encontradas, pero que el juicio valorativo que él tiene son informes, incluyendo actas del Consejo Directivo de la E.N.P. estudios e informes concretos que permiten establecer que se tomó una buena decisión, con Henecán* (La Tribuna, 1979: 3).

Las opiniones en contra de este proyecto, también se hicieron escuchar en una editorial de un rotativo nacional, que tenía como titular "La catástrofe de Henecán". Se argumentaba que:

> [...] El Consejo Superior de Planificación Económica ha comprobado que la elección de Boca de Henecán para construir el principal puerto hondu-

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

reño en la costa sur "es una catástrofe"..."El puerto se construyó sobre una base de lodillo que habrá de necesitar un dragado permanente a un costo más o menos de cinco o de siete millones de lempiras anuales permanentemente. Y la estructura del muelle se está hundiendo".

[...]Los estudios realizados por una compañía holandesa llamada Netherlands Engineering Consultants (NEDECO) para encontrar el lugar a propósito para la construcción del puerto deberán considerarse como una estafa pues fue escogido precisamente el sitio más inadecuado, lo cual revela la malicia o la incapacidad de los técnicos extranjeros cuyos servicios fueron contratados, seguramente mediante el pago de muy buenos honorarios (La Tribuna, 1979, p. 5).

A pesar de todo, en enero de 1979, dos meses antes de inaugurarse Henecán, atracó el primer barco que llegaba a este puerto. La embarcación pertenecía a la firma londinense "Nile Steamship Company" y llevaba por nombre ORCOMA. Su llegada tenía como intención cargar 300,000 pies de madera que enviaba la Corporación Hondureña de Desarrollo Forestal con destino a mercados europeos (La Tribuna, 1979, p. 1).

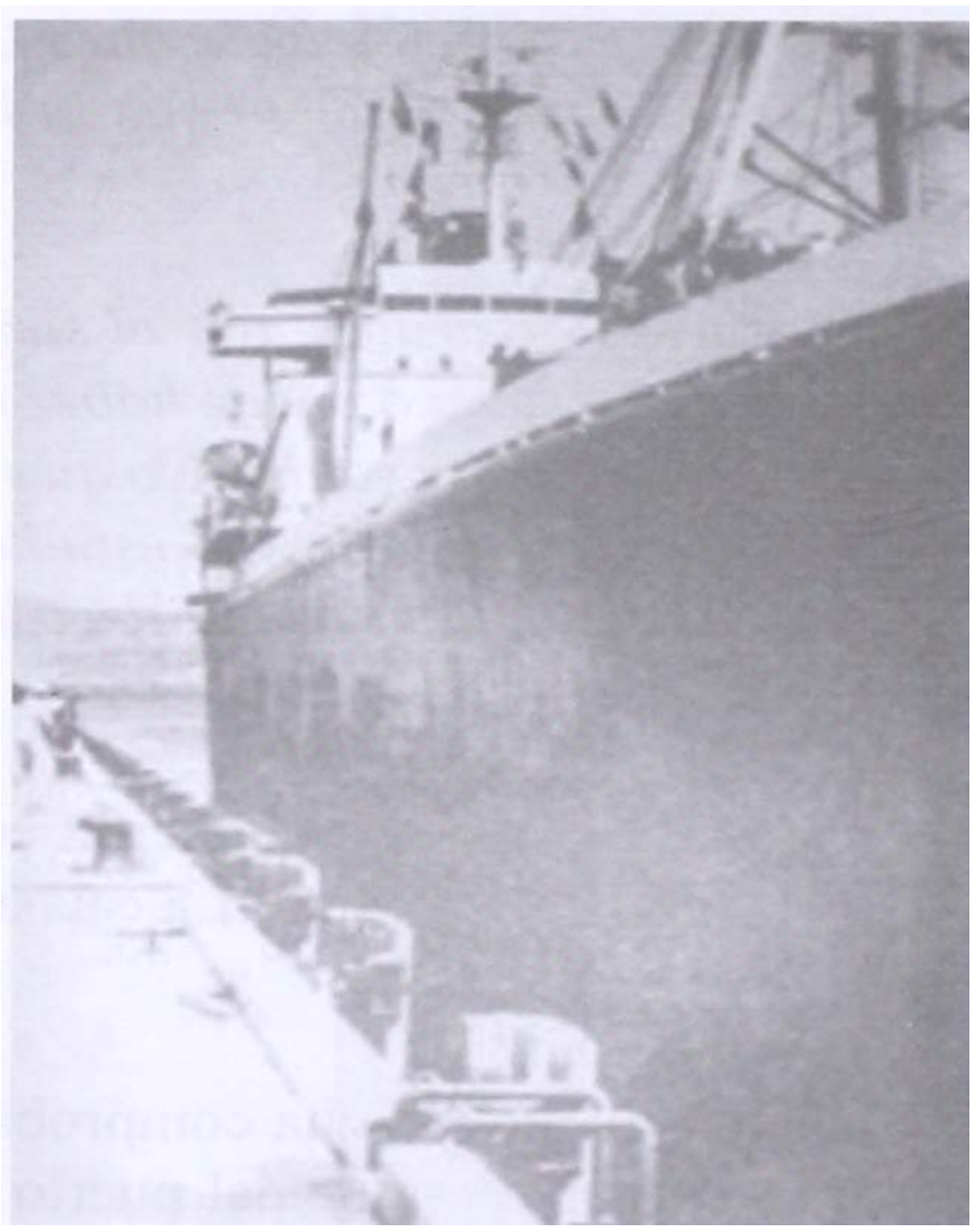


Imagen N°4: Orcoma: primer barco que atracó en Henecán.
La Tribuna, 1979, p. 1.

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

Mientras Amapala se angustiaba por la pérdida de su principal patrimonio, en San Lorenzo, se respiraban aires de una gran expectativa por contar con una nueva y mejor plataforma económica.

Y llegó el día de la escisión de los siameses Amapala - San Lorenzo, el 3 de marzo de 1979 con la presencia del General Policarpo Paz García, presidente de la junta militar de gobierno fueron oficialmente inauguradas las nuevas instalaciones en Henecán, como se muestra en la fotografía siguiente:

Imagen N°5: El corte de la cinta dando por inaugurado el nuevo puerto de Henecán. Tiempo, 1979, p. 3.

Las instalaciones consistían, principalmente, en:

-Un muelle de penetración en forma de T y con una longitud de 300 metros, anchura desde 25 a 40 metros y profundidad desde los 6.8 a 9.2 metros.
- Un puente de acceso de 160 metros de largo y 15 metros de ancho que conecta el muelle con tierra firme.
-3 bodegas con 8700 metros cuadrados para almacenar mercaderías, algodón, azúcar y madera.
- 390,00 metros cuadrados de área abierta pavimentada y sin pavimento.
-Tanques de 1.6 millones galones para almacenamiento de melaza, edificios de oficinas, talleres, etc. (Bustillo, 2002, p. 197).

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

Imagen N°6: El General Paz García, y el coronel Álvarez Cruz en el instante de develar la placa de bronce en los actos inaugurales de Henecán. Tribuna, 1979, p. 22.

En la siguiente fotografía se puede ilustrar el puerto de Henecán, con su muelle en forma de T:

Imagen N°7: Vista aérea del puerto de San Lorenzo.

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

Hasta el 10 de noviembre del año de 1979, por decreto N° 686 de la Junta Militar de Gobierno, en consejo de ministros, se habilitó el puerto de San Lorenzo en Boca de Henecán, departamento de Valle, como puerto mayor para la realización de todas las operaciones portuarias y aduaneras de la zona sur del país.

5.- La situación actual de los puertos sureños de Honduras

Es innegable que lo acontecido con el traspaso del puerto principal de Amapala a San Lorenzo, merecía una mayor reflexión de todas las partes involucradas, para encontrar las soluciones más aceptables a este complejo escenario. Y tal como lo expone Mauricio Castañeda, no es la primera vez que en Honduras se presenta el caso de poblados que pierden su patrimonio como ocurrió con Amapala. En el departamento de Atlántida, por ejemplo, La Masica, Esparta, San Francisco, y sobre todo El Porvenir, fueron en un tiempo emporios de riqueza bananera y cañera, respectivamente, como lo fueron las Islas de la Bahía con sus cocoteros. Se ha visto la enorme reducción en las operaciones en Tela, la década del tráfico marítimo de cabotaje que cubría hasta Belice, pasando por Puerto Barrios; como se vio la catástrofe de Puerto Castilla, a principios de la administración del Gral. Carías, cuando no solamente desaparecieron los bananales de la Truxillo Railroad Company, sino que fueron levantados todos los rieles del ferrocarril con todo y puentes desde Olanchito y cubriendo todo el Valle del Aguán, más parte del Valle de Sico (Castañeda, 1979, p. 67).

Los grandes inconvenientes que presentaron ambos puertos, en el caso de Amapala, fue su falta de conexión a tierra firme, por su parte Henecán, fue la necesidad del dragado en sus aguas; y que a pesar de todo, como ya se expuso anteriormente, vieron más factible construirlo en San Lorenzo que en Amapala.

Gabriel Pineda quien fue ingeniero en jefe de la E.N.P. en 1971, planteaba que la posición de Henecán para el fomento de las industrias es mucho más favorable que la posición de Amapala, y es perfectamente previsible que el desarrollo industrial va a tomar incremento en la zona (Castañeda, 1979, p. 27).

Hoy en día, a más de 30 años de ese histórico traspaso, todavía no se vislumbra ese desarrollo industrial que se proclamó en aquel momento. Es más, recientemente, un diario nacional, publicó un reportaje en el que se reconoce por parte de la Empresa Nacional Portuaria, que se necesita recuperar el dinamismo del puerto de

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

San Lorenzo o Henecán, como una alternativa de desarrollo.

Empresas como la Maersk-Sealand y la APL, solo por citar algunas, han argumentado que no llegan a San Lorenzo con regularidad, porque el mismo carece de equipo y no por las tarifas.

La preocupación de la E.N.P., es que por ese lugar actualmente solo existe la exportación de azúcar, madera e importación de los derivados del petróleo en un 90%, pues el mismo sirve para el funcionamiento de las plantas térmicas.

Es un buen margen de tiempo, para afirmar que hizo falta un mayor consenso cuando se tomó esta gran decisión. Prueba de ello, es que en la actualidad, en el puerto de San Lorenzo, existe un gran inconveniente con la variación que tienen las mareas, cuando se generan las mareas altas es posible navegar con barcos de un calado hasta de 6 metros, pero se debe realizar con mucha precaución, aparte de las limitaciones de la profundidad, el canal es tortuoso.

En opinión de Guillermo Bustillo, para llegar hasta Henecán, el barco debe cambiar de rumbo un total de 30 veces desde que ingresa al Golfo de Fonseca. Para habilitar el ingreso normal de barcos, durante la marea baja, es necesario realizar extensos dragados hasta una profundidad de por lo menos 10 metros, lo que representa un costo considerable; además del necesario dragado de mantenimiento (Bustillo, 2002, p. 208).

A pesar de todas las investigaciones que se desarrollaron a finales del siglo pasado, los últimos dos informes que se realizaron omitieron los resultados de los estudios anteriores, que se decidían por Amapala. Casi por siglo y medio el puerto en Amapala representó el mayor patrimonio de la isla. Pero cuando se determinó construir el puerto en Henecán, el resultado fue una precaria situación económica, provocando la migración de los habitantes de Amapala hacia El Salvador y otras partes del mundo. Tomando en cuenta que el "Puerto principal en el Sur de Honduras" está localizado en San Lorenzo, es curioso encontrar algunos comentarios de expertos que indican (La Tribuna, 2009, p. 68): Que si el mega proyecto del puerto La Unión no funciona queda como alternativa la isla de El Tigre, porque cuenta con las condiciones necesarias para recibir barcos de más de 300,000 toneladas. A diferencia del puerto de La Unión, Amapala cuenta con una bahía natural las dos bahías naturales de Latinoamerica que tienen una

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

profundidad de 70 a 80 pies propicia también para construir un mega puerto.

Hace pocos años El Salvador gestionó ante el gobierno de Japón la ejecución de un mega proyecto para construir un puerto y lograr que a través de Honduras se construya un canal seco, y de esta forma El Salvador tenga una salida hacia el Atlántico.

Honduras no contó con la misma reacción para el puerto de Amapala o el mismo San Lorenzo. No obstante, no todo está perdido porque, según los amapalinos, todavía hay tiempo de rectificar y construir un mega-puerto en la isla, porque vaticinan que el puerto La Unión va a fracasar, pues no cuenta con las condiciones de una apropiada profundidad como para que los barcos de gran calado puedan maniobrar (La Tribuna, 2009, p. 68).

La inauguración del puerto La Unión se realizó el 21 de junio del año 2010, por parte del presidente de El Salvador Mauricio Funes, en compañía de autoridades hondureñas. El mandatario salvadoreño reconoció que es el proyecto portuario más grande de El Salvador y que será un polo de desarrollo económico para los habitantes de La Unión y para todos los salvadoreños en general. Este puerto se construyó con un préstamo por 101 millones de dólares, a través de un acuerdo entre el gobierno salvadoreño y el de Japón (La Tribuna, 2009, p. 68).

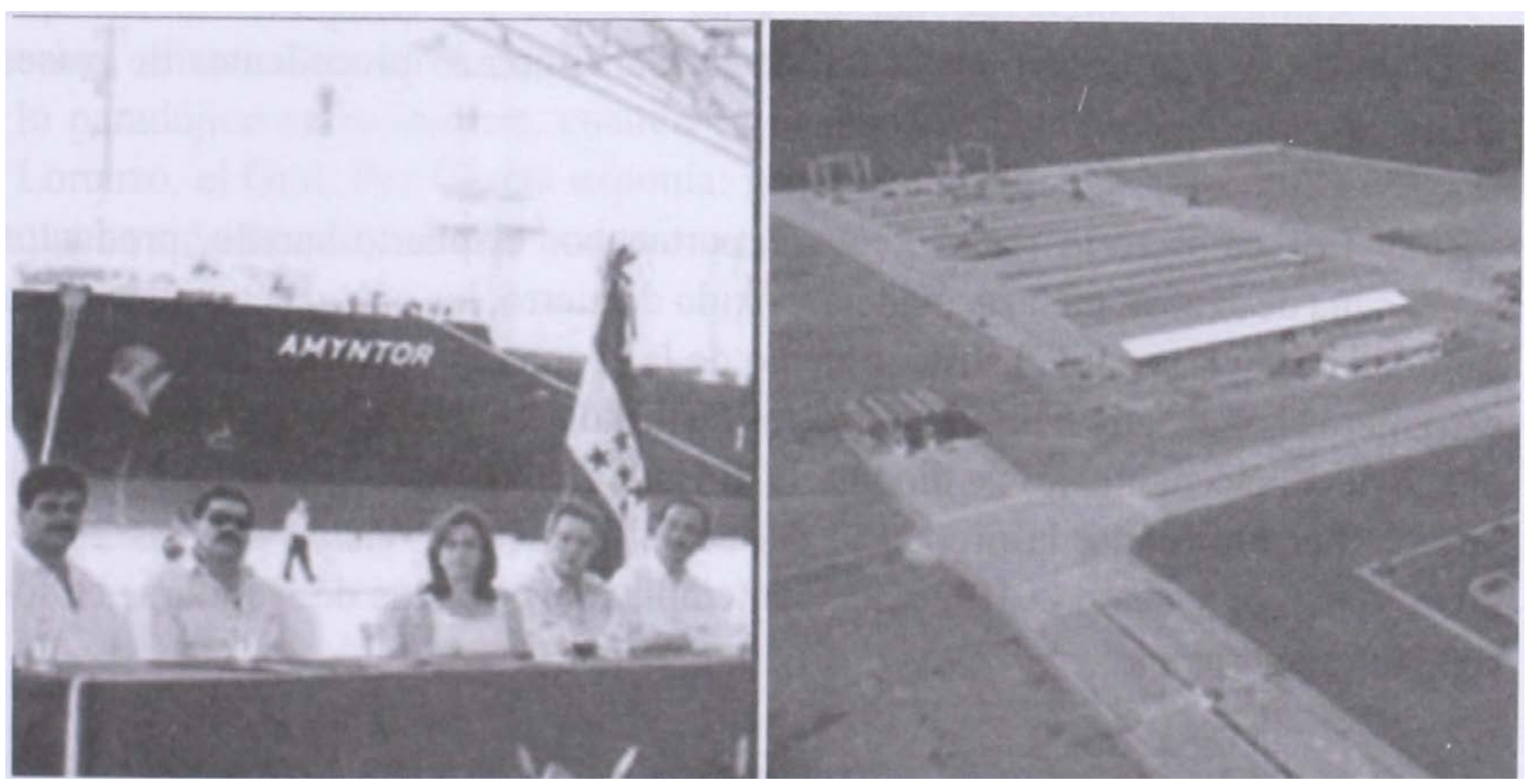


Imagen N°8: El Presidente salvadoreño Mauricio Funes en el discurso inaugural del Puerto La Unión . (Mundo, 2010)

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

Cabe destacar, que el puerto salvadoreño de "La Unión no arrancó al cien por ciento porque su diseño fue para equipos especiales y modernos". Además fue construido con un canal de acceso de 15 metros para recibir buques de gran calado, los denominados Post-Panamax. Sin embargo, por un fenómeno de azolve (acumulación de residuos) en el lecho marino, dicho canal tiene 12.5 metros de profundidad. Esto ha representado en la actualidad para el Puerto La Unión un gran obstáculo para su funcionamiento. Lo que le impide realizar el flujo comercial para el cual fue diseñado.

Después de la inauguración del puerto salvadoreño, los empresarios en Honduras, consideran más que ser perjudicial para el país se tiene que ver como otra opción para ampliar los horizontes de las exportaciones hondureñas. Ya que la situación portuaria en el sur de Honduras es muy compleja; y que a pesar de su cercanía con la capital, las condiciones físicas, en el caso del puerto de San Lorenzo, no son favorables, lo que comprueba, que a pesar que este es el único puerto del sur de Honduras, ha estado en el olvido por muchos años.
Por el municipio de San Lorenzo ingresa vía marítima un 40% del combustible que se consume en el país. Casi la mitad del bunker importado para la generación de energía eléctrica 6.2 millones de barriles en total entra por el puerto, para mover el parque térmico más grande instalado en Honduras, el que se encuentra en Pavana, Choluteca, con una capacidad de generación de 387 megavatios.

Asimismo, alrededor del 60% de los 40,000 vehículos nuevos que se importan al año llegan por el puerto de San Lorenzo procedentes de países asiáticos como Japón, Corea y China.

Los empresarios hondureños exportan por el puerto sureño, productos como caña de azúcar, melaza, madera y óxido de hierro, los que generan una buena cantidad de divisas para el sostenimiento de la economía nacional. Inversionistas extranjeros han dejado entrever el interés de instalar en los predios portuarios una planta de almacenamiento de biodiesel (El Heraldo, 2010).

Por otra parte, la propuesta del actual gobierno "Visión de País 2010–2038 y Plan de Nación 2010-2022", contempla a los puertos de Honduras en los siguientes apartados:

Los grandes desafíos en materia de infraestructura productiva

Inciso 2.- Honduras debe asumir el reto de mantener a Puerto Cortés como el

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

más importante puerto en el Atlántico de Centroamérica, desarrollar Puerto Castilla, como un puerto alternativo de gran potencial y buscar espacios de mejora competitiva de largo plazo para los puertos de Henecán y Amapala, en el Golfo de Fonseca. Asimismo y, bajo el marco de la consolidación de Honduras como nación líder centroamericana en materia de servicios portuarios, debe profundizarse el análisis para la puesta en servicio de un "Puerto Seco" para contenedores en la ciudad de Potrerillos, desde donde los mismos serían trasladados a Puerto Cortés utilizando una renovada y modernizada línea férrea (SEPLAN, 2010: 110).

Enunciados de Visión – Infraestructura Productiva

> Para el año 2022, Los puertos hondureños (Puerto Cortés, Puerto Castilla, Henecán y Amapala) estarán certificados como puertos internacionales, conformando una red de servicios portuarios sin competencia en Centroamérica. El país contará con instrumentos que faciliten la inversión privada en infraestructura, propiciando la ampliación de coberturas y la generación de importantes contribuciones al desarrollo económico y social del país (SEPLAN, 2010: 112).

Mientras hoy el puerto de Amapala que se reemplazó en la zona sur de Honduras, tiene perspectivas de un futuro desarrollo, el puerto que se estableció como oficial: San Lorenzo, se encuentra en una crisis funcional, creando así lo paradójico en la historia, cuando en el discurso inaugural del puerto de San Lorenzo, el Gral. Paz García exponía: generaciones futuras juzgaran la obra. Lo que ha sido una de nuestras intenciones en este artículo.

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

Fuentes Consultadas

Amaya, J. (2013). *El Modelo de Sustitucion de Importaciones: Modernización, Industrialización y Desarrollismo en Honduras y Centroamérica.* Tegucigalpa.

ANH. (1969). *Informe del grupo de trabajo designado para el estudio y solución del problema portuario del sur de Honduras, creado a consecuencia del reciente conflicto bélico.* Tegucigalpa, Honduras: Archivo Nacional de Honduras, documentos sueltos de 1969.

Argueta, M. (1992). *Los Alemanes en Honduras.* Tegucigalpa: Centro de Documentación de Honduras.

Bulmer, V. T. (2011). *La Economía Política de Centroamérica desde 1920.* Ciudad de Guatemala: FG Editores.

Bustillo, G. (2002). *El golfo de Fonseca: región clave en Centroamérica.* Tegucigalpa: Guaymuras.

Carías, M. (1998). *Crónicas y Cronistas de la Conquista de Honduras.* Tegucigalpa: Editorial Universitaria.

Castañeda, M. (1979). *Henecan: Historia de un golfo y un puerto. Tegucigalpa:* Litografía Lopez.

Davidson, W. (2006). *Atlas de mapas históricos de Honduras.* Managua: Fundación Uno.

Escudero, J. G. (2007). *Honduras en el siglo XIX.* Tegucigalpa: Fondo Editorial UPNFM..

Fiallos, C. (1989). *Los Municipios de Honduras.* Tegucigalpa: Editorial Universitaria.

Galindo, B. (1934). *Monografía del departamento de Valle.* Tegucigalpa: Talleres Tipográficos Nacionales .

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

Secretaría de Planificación del Gobierno de Honduras (2010). *Visión de País 2010-2038 y Plan de Nación 2010-2022*. Tegucigalpa: SEPLAN.

Infante, S. (1993). *Los Alemanes en el sur.* Tegucigalpa: Editorial Universitaria.

Moncada, R. (1969). *Informe sobre posible construcción de Puerto en la Costa Sur.* Tegucigalpa: Archivo Nacional de Honduras.

Rivas, P. (1934). *Monografía Geográfica e Histórica de la Isla del Tigre y puerto de Amapala.* Tegucigalpa: Talleres Tipográficos Nacionales.

Squier, E. (1908). Honduras: *Descripción histórica, geográfica y estadística de esta Republica de América Central. Tegucigalpa:* Tipografia Nacional.

Wells, W. (1982). *Exploraciones y aventuras en Honduras.* San José: EDUCA.

Proyecto sobre las islas del El Tigre y Zacate Grande en el Golfo de Fonseca. Consideraciones Generales (19 de enero de 1950). *La Epoca*, Tegucigalpa, Honduras.

Puerto de San Lorenzo es olvidado por Gobierno (27 de junio de 2010).. *El Heraldo,* Tegucigalpa, Honduras.

Presidente Funes inaugura nuevo Puerto La Unión (22 de junio de 2010).. *El Mundo,* San Salvador, El Salvador.

No olvidaremos a Amapala: Paz Garcia (4 de marzo de 1979).. *El Tiempo,* Tegucigalpa, Honduras.

Puerto de San Lorenzo (En Boca de Henecán). (8 de marzo de 1979). *La Tribuna* Tegucigalpa, Honduras.

Aprobado préstamos de doce millones de lempiras para Empresa Nacional Portuaria. (20 de noviembre de 1971). *La Prensa,* San Pedro Sula, Honduras.

Amapalinos anhelan ser centro motor de desarrollo del Golfo de Fonseca. (24 de febrero de 2009). *La Tribuna,* Tegucigalpa, Honduras.

Derechos Reservados IHAH

Procesamiento Técnico Documental
Digital. UDI-DEGT-UNAH

Comunicado de prensa de la Junta Militar de Gobierno Solo beneficios traerá Henecán pero el gobierno seguirá investigando. (24 de enero de 1979). *La Tribuna*, Tegucigalpa, Honduras.

La catástrofe de Henecán. (4 de enero de 1979). *La Tribuna,* Tegucigalpa, Honduras.

Nunca Amapala fue mejor alternativa para construir un puerto en el sur. (10 de enero de 1979). *La Tribuna,* Tegucigalpa, Honduras.

Primer barco en Henecán. (25 de enero de 1979). *La Tribuna,* Tegucigalpa, Honduras.

Si hay anomalías gobierno puede recuperar inversiones en Henecán. (9 de enero de 1979). *La Tribuna,* Tegucigalpa, Honduras.

Sitios Web

www.skyscraperlife.com
www.enp.hn
http://archivo.elheraldo.hn

Derechos Reservados IHAH