

# FOMENTO

## SOFONIAS CISNEROS LEIVA:

Expositor

La inversión de 174 millones de dólares por parte del Gobierno de los EE.UU. de América y de 82 millones de dólares por parte de las repúblicas centroamericanas en la carretera interamericana hasta 1962, constituyen un esfuerzo gigantesco que difícilmente será igualado en el futuro. Solo en Nicaragua la inversión de los EE.UU. en la Carretera Interamericana alcanza a más de 14 millones de dólares y la de Nicaragua, a más de 8 millones de dólares.

Aquí en Nicaragua tenemos un ejemplo del esfuerzo combinado de dos países en la construcción de la Carretera San Benito-Rama. Los EE.UU. han invertido en ella más de 14 millones de dólares; Nicaragua, más de dos millones de dólares.

Si tomamos en cuenta que los países centroamericanos han gastado en los últimos 15 años el 10% de sus presupuestos en la construcción y mantenimiento de sus caminos troncales es evidente que no pueden nuestros países por sí solos completar sus redes de caminos sin afectar a los demás planes nacionales de desarrollo. Esto puede conducirnos a diferir la ejecución de proyectos viales a fin de obtener desarrollos paralelos en otros campos y esto encierra serios peligros porque el transporte satisface necesidades primarias en el progreso de los pueblos. Al analizar los objetivos de la Alianza para el Progreso pensamos inmediatamente en cuál sería la infraestructura que daría soporte a cualquiera de los programas de desarrollo económico y social de países como los centroamericanos cuya pequeñez les ha condenado a ese retroceso relativo, inevitable y cada día mayor. No podemos imaginar a la Alianza efectuando el milagro de transformar a estos pueblos hasta el punto de evitar el subdesarrollo, pero sí dando la oportunidad de alcanzar mínimos de supervivencia. La pequeñez territorial y la falta de elemento humano hacen que la lucha de nuestros países contra el subdesarrollo sea desigual y que la tarea principal de la Alianza deba ser la de formar las infraestructuras elementales de los sistemas económicos y sociales. Por ello es que el transporte reclama la atención preferente de nuestros gobiernos, pues su impacto se deja sentir en todos los aspectos de la actividad humana a los cuales da lugar y valor.

El Ministerio de Fomento, por medio del Departamento de Carreteras, emprendió la preparación de un Plan Vial Nacional de 860 kilómetros de caminos de alimentación realizable en tres etapas de cuatro años cada una. Los estudios fueron iniciados en 1959 y en 1960 se dió comienzo a la construcción del primero de los proyectos, Chinandega-Puente Real, haciendo uso de los fondos del Presupuesto Nacional. El Departamento de Carreteras acababa de concluir la construcción de la red troncal del Pacífico con el financiamiento del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y en esa forma tenía conectadas las principales ciudades y centros de producción agrícola y ganadera con los puertos de Corinto, San

Juan del Sur y Puerto Somoza. Anteriormente se contaba con la Carretera Interamericana que aunque no totalmente pavimentada prestaba inestimables servicios al país junto con la parte concluida de la Carretera San Benito-Rama. Era perentoria la necesidad de caminos de alimentación que sacaran los productos de la zona de influencia de las carreteras principales para llevarlos al mercado y otros secundarios. El Ministerio de Fomento y O.O. PP. concentró sus esfuerzos en el estudio y preparación de planos para la primera etapa del Plan Vial Nacional consistente en 273 kilómetros de caminos distribuidos así:

Proyectos	Longitud Km.	Costo Total:
Chinandega-Puente Real	23.8	C\$ 17,500,000.00
Izapa-La Paz	10.0	" 3,600,000.00
Telica- San Isidro	98.0	" 37,000,000 00
Rivas-Tola	13.8	" 3,500,000.00
San Marcos-Masatepe	6.7	" 1,500,000.00
Yalagüina-Ocotol	20.2	" 7,700,000.00
Las Piedrecitas-Jiloá	12.4	" 3,500,000.00
Jiloá-Mateare-La Paz	43.7	" 12,300,000 00
Moyogalpa-Altigracia	35.5	" 5,500,000.00
Totales	273.0	C\$ 92,100,000.00

Para apresurar la iniciación de las obras y en vista de que aun no se tenían los planos completos para los 273 kilómetros se obtuvo el financiamiento para 145.9 kilómetros en que podían incluirse los siguientes proyectos:

Chinandega-Puente Real  
Izapa-La Paz  
Telica-San Isidro (50 km.)  
Rivas-Tola  
San Marcos-Masatepe  
Yalagüina-Ocotol  
Las Piedrecitas-Jiloá

Las bases del empréstito consideran que éste deberá cubrir hasta el 100% de gastos en dólares y hasta el 70% de la moneda local. Dado que los datos obtenidos en empréstitos anteriores indicaban que los desembolsos en moneda extranjera son un 30% del costo total de un proyecto, se llegó a un convenio adicional con el D.I.F. para que se aceptara ese porcentaje fijo en las liquidaciones mensuales. Esto quiere decir que el empréstito contribuye en total, con el 79% del costo de estos proyectos y que el 21% corre a cargo del Gobierno de Nicaragua. Sin embargo, esto no ha resultado así en vista de que hay gastos que corresponden 100% al Gobierno como son las indemnizaciones, las expropiaciones para Derecho de Vía,

impuestos sobre ciertos materiales, trabajos imprevistos, etc. El empréstito funciona en forma de reembolsos mensuales por trabajos efectuados y liquidados en base a precios unitarios previamente aceptados por el B.P.R. El Departamento de Carreteras lleva sus propios controles de campo los que son revisados cuidadosamente por los ingenieros del B.P.R. Las Planillas de reembolso deben ser previamente autorizadas por ellos para que la Embajada de los Estados Unidos elabore los cheques a favor del Ministerio de Hacienda. Este los endosa a favor del Ministerio de Hacienda. El procedimiento ha funcionado en forma muy satisfactoria.

La adquisición del equipo con el empréstito del Eximbank fue llevada a cabo por el Departamento de Carreteras siguiendo las normas técnicas que rigen a esta clase de operaciones. El equipo de la lista original aprobada por el Eximbank y cuyo costo era de U.S. \$ 2,000,000, ya fue adquirido totalmente con una economía de US\$ 200,000 que sirvió para adquirir equipo auxiliar. A la fecha aun quedan US\$ 31,000 que serán también aplicados a la compra de más equipo.

De los proyectos del plan inicial de 145.9 kilómetros con financiamiento aprobado ya fueron concluidos los siguientes:

Rehabilitación de Puentes y Carreteras	CS 8,500,000.00
Chinandega-Puente Real	" 17,500,000 00
Izapa-La Paz	" 3,600,000 00
Rivas-Tola	" 3,500,000.00

Están en ejecución los siguientes:

Telica-San Isidro (50K)	60%
San Marcos-Masatepe	70%

Y están por comenzar en este mes:

Yzagüina-Ocotol	CS 7,700,000 00
Las Piedrecitas-Jiloá	" 3,500,000 00

A la fecha el Gobierno de Nicaragua ha obtenido reembolsos por valor de U.S. \$ 2,392,561.56, o sea el 55.6% del total del empréstito.

Para completar los 273 kilómetros del plan de 4 años faltan los proyectos siguientes:

Telica-San Isidro (2ª Parte)  
 Jiloá-Mateare-La Paz  
 Moyogalpa-Altagracia

Al efecto el Gobierno de Nicaragua introdujo solicitud ante la A.I.D. para obtener el financiamiento adicional por U.S. \$ 3,700,000 que cubren aproximadamente el 70.6% del costo total de los tres proyectos. Este empréstito ya ha sido aprobado por la A.I.D. y sólo faltan pequeños trámites finales para que pueda el Gobierno de Nicaragua hacer uso de tales fondos. Los proyectos no han sido iniciados; en este Año Fiscal se trabajará en la Segunda Parte del proyecto Telica-San Isidro y en el Año Fiscal próximo se harán los dos proyectos restantes, o sean, Jiloá-Mateare-La Paz y Moyogalpa-Altagracia. Se espera que este programa quedará concluido en Octubre de 1965.

Si hay algo verdaderamente remunerador para un ingeniero de carreteras es tener la oportunidad de obser-

var las transformaciones de toda clase que se operan en la zona de influencia de las carreteras al entrar estas en servicio. El ingeniero de carreteras sabe por experiencia mejor que nadie lo que un camino hace por el país. Yo he podido ver como el uso de la tierra en la zona de Chinandega-Puente Real se ha quintuplicado en menos de tres años a la par que los costos de producción han bajado considerablemente para el agricultor. Los fletes del transporte por camiones han bajado de C\$ 1.45 a C\$ 0.40 por tonelada-kilómetro a la vez que el servicio de transporte se ha regularizado. El impacto económico en la zona ha acarreado grandes problemas de tipo social pues el campesino ha encontrado que los bajos costos de producción y la fertilidad de las tierras le permitirán ganar lo suficiente para llevar una vida más cómoda que la de antes; por otra parte, el agricultor de recursos ha intentado la formación de latifundios dedicados en su mayoría a la siembra de algodón y continuar con el viejo sistema de explotación del campesino. Esto ha dado lugar a una lucha abierta entre el campesino y el gran productor por la posesión de la tierra. Aquí se ha dado el ejemplo más grande de la ocupación de tierras por masas campesinas que por la fuerza y en actitudes heroicas desafían a las leyes y autoridades.

En la zonas de La Paz Centro y Rivas Tola se ha observado no sólo la ampliación de las áreas productivas sino el refinamiento de los métodos de explotación de la tierra. Los servicios de buses, camionetas y camiones ya son regulares y eficientes.

En la zona de Telica-San Isidro se ha notado un incremento apreciable en el movimiento de toda la zona. La carretera atraviesa cinco poblados en sus primeros 50 kilómetros: Telica, San Jacinto, Malpaisillo, Calle Real de Tolapa y el Jicaral y en todos ellos las operaciones agrícolas y comerciales han llevado una actividad febril a sus habitantes. Las áreas de cultivo han aumentado apreciablemente y, a pesar de que la carretera no tiene su terracería y puentes totalmente terminados el servicio de buses, camionetas y camiones así como el tránsito de vehículos particulares está en plena actividad.

Cabe agregar que, además de los beneficios económicos señalados, la construcción de estos caminos ha servido para la formación de artesanías en los habitantes de la zona pues muchos de ellos han aprendido oficios que les permitirán trabajar en cualquier lugar una vez que las labores agrícolas disminuyeran.

El mejoramiento de la carretera San Marcos-Masatepe ha incrementado el volumen de tránsito al hacer la comunicación entre ambas ciudades más agradable a pesar de que aun no está pavimentada la carretera nueva.

El Departamento de Carreteras ha continuado realizando los estudios y preparando planos para nuevos proyectos del Plan Vial Nacional. La segunda etapa, que consta de 240 kilómetros, estará lista para solicitud de financiamiento a fines del Año Fiscal 1963-1964 de tal manera que al concluir el plan actual a fines de 1965 el Gobierno tendrá listas para construcción las siguientes carreteras:

	Longitud en Km.
Diriamba-La Boquita-Casares	35.0
Juigalpa-Cuapa-La Libertad	60.0
Obraje-Las Grietas-Malpaisillo	25.0

Matagalpa-Muy Muy	30.0
Ramal a Tonalá	8 0
San Marcos-Ticuantepe	25.0
Radio Nacional-Las Nubes	22 0
Diriamba-Casares	35 0
	-----
	240 0

Dentro del espíritu de la Alianza para el Progreso que recomienda la integración económica de los países americanos para la ampliación de los mercados Nicaragua firmó el Tratado de Integración Económica de Centroamérica y aceptó seguir los planes de carácter regional en los varios aspectos del desenvolvimiento económico. Uno de ellos es el Plan Vial Centroamericano que está compuesto por caminos calificados como de integración o sea que contribuyen al éxito del programa de integración ya relacionando en forma expedita a los países entre sí ya facilitando el desarrollo de las industrias de integración.

La Red Vial Centroamericana se compone de unos 5,200 kilómetros de caminos de los cuales a Nicaragua corresponden unos 634 kilómetros, o sea, un 12% del total. Parte de esta red está incluida en otros sistemas, por ejemplo, en la Carretera Interamericana. Para completar su red Nicaragua necesita construir dos carreteras de interconexión con Honduras: el tramo Puente Real-Somotillo-Frontera y Ocotal-Las Manos. El primero tiene una longitud de 43 7 kilómetros y un costo aproximado de C\$ 25,000,000; el segundo, una longitud de 25 kilómetros y un costo aproximado de C\$ 17,000,000. Ambos proyectos han sido sometidos al Banco Centroamericano y obtenido aprobación. El empréstito está siendo negociado y se espera iniciar los trabajos en Puente Real-Somotillo-Frontera en Enero de 1964. El proyecto Ocotal-Las Manos no será iniciado hasta que el Gobierno de Honduras dé comienzo a la parte que le corresponde.

Como dejé dicho anteriormente la Carretera Inter-

americana y la de San Benito-Rama son obras que encajan perfectamente dentro del programa de la Alianza para el Progreso. La Carretera Interamericana está prácticamente concluida en Nicaragua. Su longitud total es de 384 kilómetros todos pavimentados con excepción de 45 Km. entre Nandaime y Rivas. Este tramo ya ha sido aprobado por los Gobiernos de los E.E.U.U y Nicaragua para reconstrucción. El costo de dichos trabajos será de 8.5 millones de córdobas. La aportación de nuestro Gobierno será de C\$ 3,744,000. Se espera tener pavimentado este tramo a fines del presente Año Fiscal.

En la carretera San Benito-Rama, se trabaja en el tramo Los Tanques-Río Siquia, proyecto de 22.695 kilómetros. Este trabajo está siendo ejecutado por el sistema de contratación por medio de la compañía Nello L Teer Co a un costo aproximado de U.S. \$ 2,046,394. La supervisión está a cargo totalmente del Bureau of Public Roads. Los trabajos sólo pueden progresar durante tres meses del año a causa de las lluvias. Actualmente está totalmente paralizado.

Igualmente se están construyendo seis puentes dentro del tramo mencionado antes por medio de la compañía United States Steel Export Co. por la suma de U.S \$ 868,873. También este trabajo está paralizado.

Se espera que a fines de este Año Fiscal ambos proyectos estarán concluidos. Quedará entonces únicamente por construir el puente sobre el Río Siquia y 8 kilómetros de carretera que unirán dicho puente con el pueblo de Rama.

La labor de Nicaragua en el ramo de Fomento ha estado casi concentrada en la construcción de su red vial. Este esfuerzo se justifica por la enorme deficiencia que nuestro país mostraba todavía hace una década en el ramo de transportes. Afirmamos que aun tenemos mucho que hacer en este ramo para poder satisfacer las necesidades básicas de nuestro pueblo.