

EL TRANSPORTE PRIMITIVO EN NICARAGUA

A PIE A pie, "al caite", como se dice en lenguaje popular, en el que "caitear" es sinónimo de caminar. En Centroamérica al nicaragüense se le llama "caitudo", y en Nicaragua, en una época u otra de su agitada historia, tanto liberales como conservadores, han recibido el cognomento de "caitudos". Y es que el nicaragüense es andariego. Las más antiguas huellas de la planta humana en América se encuentran en Nicaragua las huellas de Acagualinca.

El "caite" consiste en un pedazo de cuero crudo del tamaño de la planta del pie al que va sujeto por medio de correas del mismo material. Una de las correas pasa entre los dedos gordos de los pies y otra forma un lazo sobre los talones.

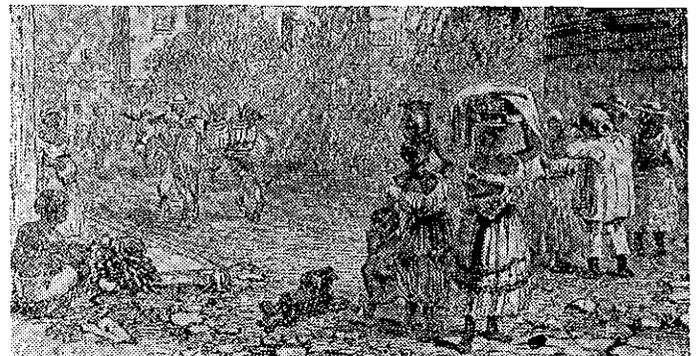
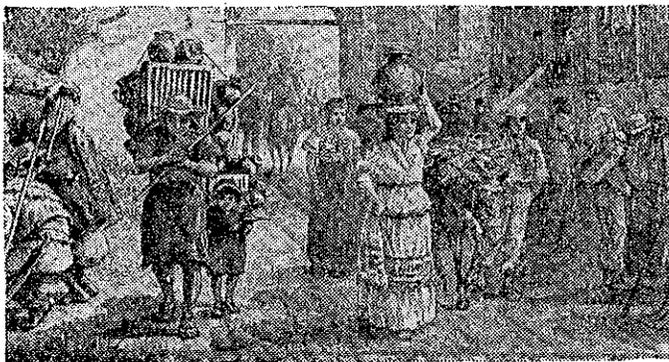
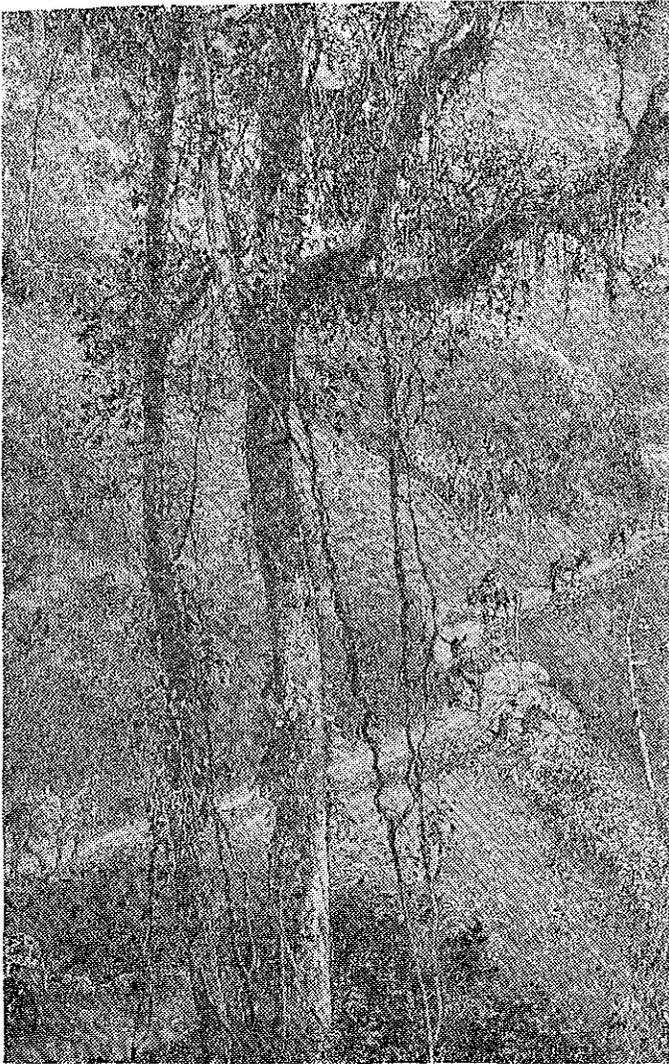
Antes de rayar el alba, al canto de los gallos, los indios se alistan para llevar los productos de la huerta a la ciudad vecina: gallinas, pollos, huevos, cebollas, tomates, chiltomas, pipianes, repollos. Después se les encontrará en los caminos, ellos sobre los caballos llevando al hijo en ancas y ellas trotando con sus ligeros pasos peculiares durante leguas y leguas, sin parar ni cansarse.

Inclinadas, "como los campesinos a la tierra", van las indias subiendo y bajando cuestras, llevando a sus espaldas la carga de la que habrán de sacar su sustento.

De los flancos de los caballos trotadores, como las indias, penden las sargas de gallinas y pollos, patas arriba, con los cuellos y cabezas tensos tratando de mantenerlos verticales.

De las espaldas de las indias trotadoras, como los caballos, penden también las pesadas redes que con esfuerzo, al entrar en la ciudad, habrán de bajar para que la "marchanta" compre pipianes, cebollas y chiltomas y su voz no denunciará jamás el cansancio de la jornada. Necesitarán que la "marchanta" les ayude a cargar de nuevo la red para seguir camino al mercado.

Esas escenas ya van desapareciendo de las ciudades y de los campos nicaragüenses.



LAS VEREDAS INDIGENAS, siguiendo las irregularidades del terreno, unían los caseríos de las tribus que poblaban Nicaragua. El indio era un buen caminante y estaba acostumbrado a recorrer grandes distancias sin mayor fatiga.



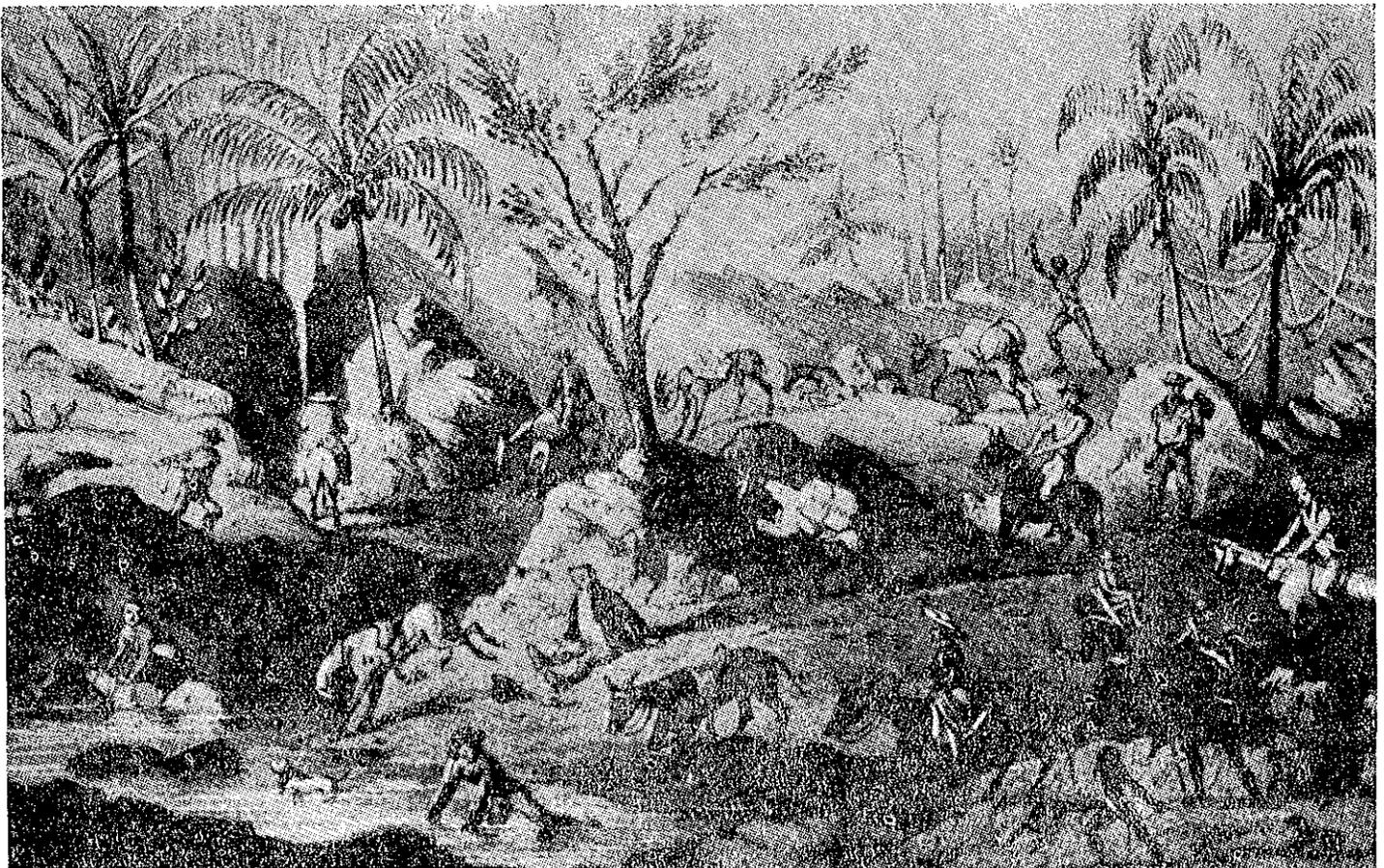
LOS TLAMEMES, o indios cargadores, eran en la escala social de las sociedades primitivas, los encargados del transporte. Como no tenían gran comercio establecido, no necesitaban, por lo tanto, de grandes medios de transporte. Su producción agrícola e industrial era para el consumo familiar y cualquier excedente era usado para el trueque. El pequeño incremento del comercio producido por el aumento de población de algún pueblo o centro de importancia, como la residencia del Cacique, por ejemplo, se atendía por medio de esos indios cargadores.

Gil González Dávila, nuestro Descubridor, al describir su encuentro con el Cacique Diriangén, dice que éste "truxo consigo hasta quinientos ombres cada uno con una pava o dos en la mano". Estos eran los tlamemes.

BAMBADORES se llaman las redes en que los indios transportan sus productos. Hechos de mecates de cabuya, son alargadas como los nidos de las oropéndolas. Un caso de mimetismo a la inversa.

MECAPAL, la faja de cuero que les cruza la frente y de la que pende la red misma.

YAGUAL, el cojinete de trapos viejos u hojas secas de plátano que se pone sobre la cabeza para protección de la misma y estabilidad de la carga.



EN CARRETAS

Sobre nuestras carreteras
asfaltadas, a veces se junta
el siglo XX con el siglo

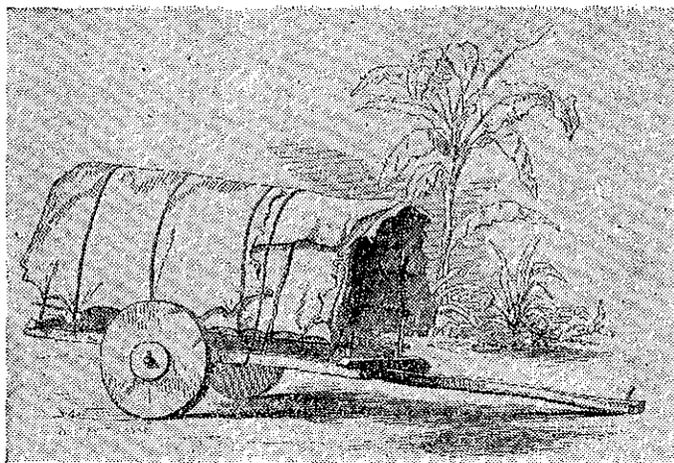
XVI El automóvil que se detiene al interceptarlo la carreta. Dos bueyes, las más de las veces flacos, tiran de un artefacto de sólidas ruedas de madera a las que se les ha añadido unos pedazos de descargas llantas de automóvil

El hombre que la conduce lleva en su mano derecha el chuzo con el que puya a los bueyes para guiarlos. Puya al de la derecha para seguir a la izquierda, puya al de la izquierda para coger a la derecha. Los bueyes ya saben de memoria este código del tránsito. El niño que va delante de la carreta, guiando los bueyes, llegará a ser un día el hombre que lleve el chuzo en la mano. Ahora solo camina delante de los bueyes para guiarlos.

En el recorrido que Gil González Dávila hizo a pie, descubrió el Lago de Nicaragua y el Istmo de Rivas, y le informaba al rey " hay tres leguas de una mar a otra las dos de tierra muy llana que se puede andar por carretas y la otra lengua de tierra que aunque no es como las dos leguas no se dexara de acarretear"

Con el advenimiento de los Conquistadores seguidos de los Colonizadores se introdujo la carreta y los bueyes

En las Ordenanzas que don Rodrigo de Contreras, Gobernador de la Provincia de Nicaragua, mandó pregonar en León el 26 de julio y en Granada el 20 de Noviembre de 1537, "ordena e manda el dicho señor gobernador que dentro de tres años primeros siguientes entre todos los vecinos estantes y abitantes en estas dichas provincias SE PROVEAN DE CARRRETAS Y BESTIAS E TODO LO QUE OBIEREN MENES-



TER PARA EL SERVICIO DE SUS CASAS Y HAZIENDAS Y GRANJERIAS por manera que no tengan necesidad de cargar los dichos yndios "

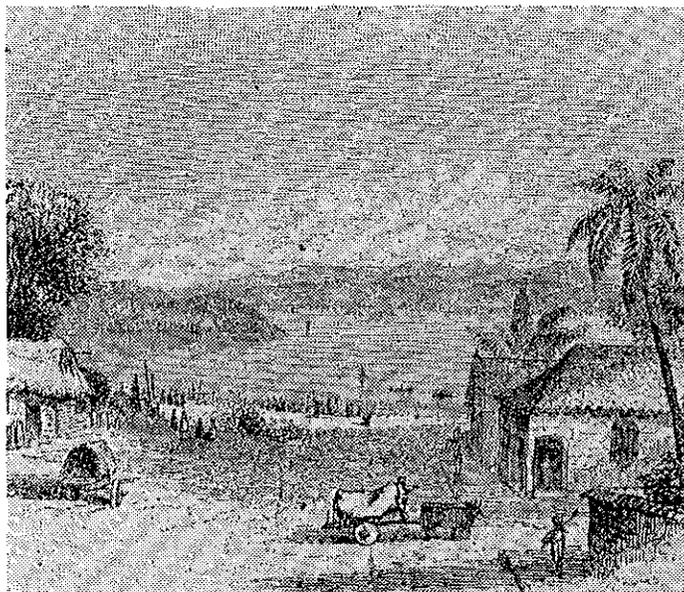
En las partes habitadas de Nicaragua donde la tierra es llana o apenas ondulante se usan las carretas para el transporte de mercancías y los productos naturales del país. Son artefactos excesivamente rudos pero que sirven para todo. El cuerpo de la carreta consiste en un fuerte marco de madera y las ruedas son sólidas secciones cortadas de un árbol grande de madera fina, corrientemente caoba, nos cuenta un antiguo caminante. No son aserradas sino labradas al hacha, con la mente fija en el uso y no en la simetría o la belleza. Los bueyes, unos animales compactos, activos y fornidos no están uncidos al yugo sino a una pieza que pasa por las frentes firmemente amarrada a los cuernos. Dos pares de yuntas es el usual complemento de una carreta, aunque algunas veces se usan hasta tres.

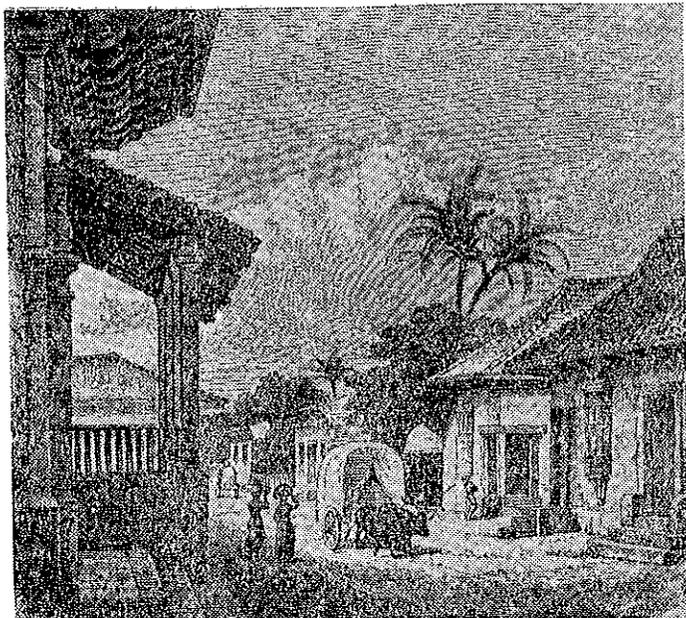
Cuando los carreteros van leidos con sus cargas pesadas, llevan una o dos yuntas extras para en caso de accidente o para reponer a la que se canse.

A cada carreta estaban asignados dos hombres. Uno, armado de su machete, iba adelante para quitar los obstáculos y servir de guía pues los bueyes se entrenaban para seguirle, mientras que el otro caminaba detrás o iba montado en la carreta teniendo una vara larga con un chuzo de hierro en la punta para "tocar" a los animales perezosos. Esta clase de admonición va acompañada de gritos dirigidos, ya colectivamente, ya individualmente, pues cada buey tiene su nombre, el que es pronunciado con fuertes epítetos.

La proximidad de una carreta se apreciaba cuando aún estaba a media milla de distancia no solo por los gritos y maldiciones de los carreteros sino también por los chirridos de las ruedas.

Los pesos que se cargan son increíbles. 2 500 libras es un peso de carga corriente que se lleva de





partida en pedazos, mas allá un eje partido en dos. Los ejes eran los primeros en fallar, y por lo tanto cada carreta llevaba dos o tres ejes de repuesto para en caso de emergencia. Pero si el carretero era poco previsor y no llevaba eje de repuesto, entonces seleccionaba el primer árbol de madera fina del tamaño requerido que pudiera encontrar hacia, el nuevo eje, y en media hora estaba de nuevo puesto en camino.

A veces sucedía que dos o más carretas iban en compañía para ayudarse mutuamente en caso de accidente, y de repente por la noche los viajeros se encontraban con los pintorescos campamentos de carreteros cuando estos se detenían a descansar.

En tales ocasiones, unos carreteros se mecían descuidadamente en sus hamacas, otros se acostaban en el suelo, otros se afanaban alrededor del fuego, mientras todos fumaban sus "chilcagres".

Como los marineros del Lago constituían un grupo de gente aparte. Así, en la ciudad de León, los carreteros vivían en su barrio exclusivo, el de San Juan.

Algunos de ellos eran propietarios de buen número de bueyes y carretas que subarrendaban a los miembros más pobres del gremio fraternal de carreteros, entre los que existía tal espíritu de cuerpo que no permitían aumentos o rebajas en las licitaciones de alquiler de las carretas u otras prácticas irregulares.

Cada carreta lleva cierta cantidad de zacate y maíz para los animales y los carreteros vivaquean donde les coge la noche. Los bueyes se atan a los árboles, los hombres encienden el fuego y hierven su café. Después, se amarran pañuelos a la cabeza, —y si es durante la estación seca, cuelgan las hamacas de los árboles—, y se acuestan a dormir.

Estos carreteros pasaban la mitad de la noche jugando naipes a la luz de la fogata entre risotadas y trozos de canciones que sobresaltaban al adormitado viajero que a caballo trotaba por la montaña escuchando el gruñido de las fieras salvajes.

En 1850 era muy difícil la comunicación entre los pueblos del litoral. Los medios de transporte indican una lenta peregrinación. El aviso que se transcribe, publicado en inglés y español en el Correo del Istmo de Nicaragua, "14 de Noviembre de 1850, en León" da la idea exacta de las dificultades. Don Juan Callejas Soto de Chinandega, mantenía un tráfico relativamente activo con su tren de carretas de cinco jornadas hasta Granada, con todos los peligros del bandolerismo en el tristemente célebre Monte San Juan, cerca de León. Más de una vez los hombres armados, que escoltaban la caravana, trabaron combate con los famosos salteadores. El regreso era motivo de júbilo en aquel monótono vivir de aldea interrumpido por los cuernos y caracoles que anunciaban la llegada de los negociantes, quienes traían también las últimas noticias y algún periódico.

AVISO

"El que suscribe pone en conocimiento del público que ha establecido un tren de carretas con la comodidad que el país proporciona, y ofrece conducir pasajeros de Chinandega a Granada, por el módico precio de siete pesos cada uno, inclusive su equipaje, no excediendo de cien libras de peso; pero si hubiese exceso, el pago de éste será arreglado convencionalmente.

Se ofrece no emplear en la marcha sino el número de días muy precisos, pues aun en los pueblos del tránsito las carretas no estacionarán más tiempo que el indispensable para el descanso de los bueyes: advirtiéndole que si alguno de los pasajeros pretendiese demorarse por cualquiera causa, la carreta no será obligada a esperarlo, y perderá, en caso de quedarse, todo derecho de reclamo alguno sobre el flete que tenga pagado.

Chinandega, Octubre 24, 1850

JUAN CALLEJAS

25 a 40 millas por día dependiendo de la estación del año.

De mañana de las 3 a las 4 hasta las 8 o las 9, y luego en la tarde, desde las 4 hasta las 9 de la noche son las horas usuales de camino pues entonces el aire es relativamente liviano y fresco.

Los caminos en Nicaragua estaban bordeados por fragmentos de carretas quebradas. Allá una rueda

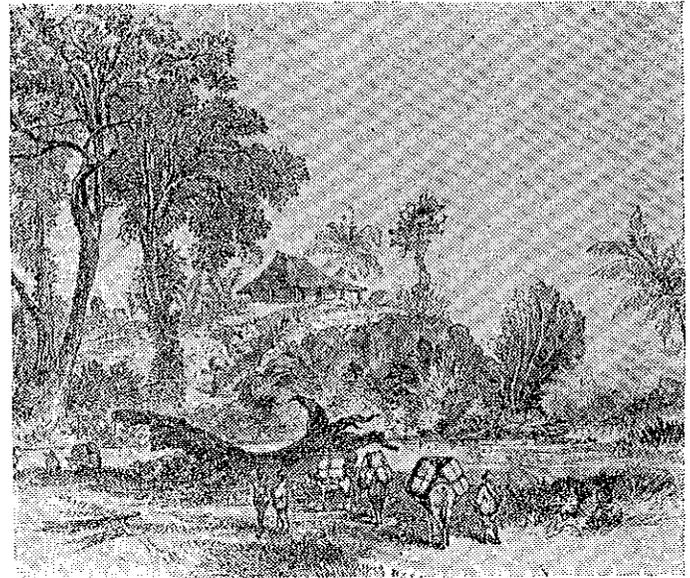
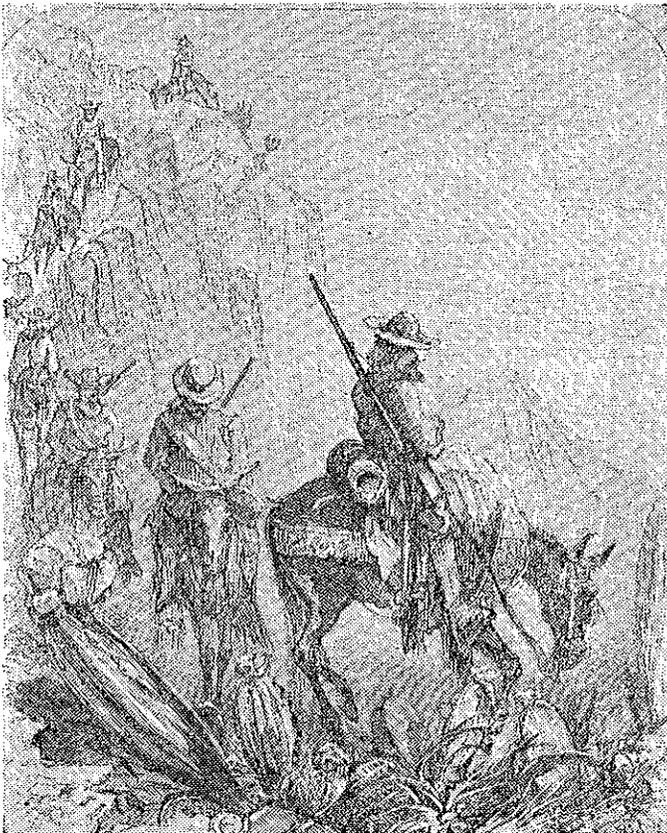
A CABALLO Los caballos de los Conquistadores al dedicarse éstos a las tareas de la Colonización se convirtieron en bestias de carga. Los animosos caballos árabes, compactos, ligeros y briosos, bien dispuestos y de excelente empaque desde California a la Argentina han dejado su gloriosa descendencia en las pampas del Sur y en los llanos chontaleños de Nicaragua.

Aquellos primitivos caballos se lanzaron a correr por los campos y a reproducirse hasta llegar a volverse salvajes. Después, las bestias que habían ayudado a la Conquista tuvieron que ser conquistados de nuevo. Como todos los viajes en Nicaragua se hacían a caballo, se tomó gran cuidado en amansarlos y entrenarlos para bestias de silla y se les enseñó una rápida y fácil andadura el "paso trote".

Además del "paso trote" se les enseñó el "paso llano" que es uno muy rápido y a la vez tan suave que se puede llevar un vaso de agua en la mano sin derramar una gota, y el "paso cortante" en la que el caballo levanta la mano y el pie de cada lado simultáneamente, produciendo un rápido movimiento de balanceo.

Al introducirse los burros al país, en la promiscuidad de los campos, con el cruce de aquellos con las yeguas, nacieron esos animales híbridos que son el macho y la mula. Estos resultaron ideales para ser usados como bestias de carga fuertes, ágiles y de buena estampa.

El negocio de mulas de Nicaragua fue en siglos pasados uno de los más florecientes. Abundan los do-



cumentos coloniales sobre las salidas de mulas para Panamá y el Perú en cantidades que asombrarían a los productores actuales de equinos.

Se llevaban las mulas de "arreada" con una "madrina" una yegua blanca que iba a la cabeza del lote y a la que seguían aquellas. Cuando en el curso del viaje a Panamá para ser embarcadas para el Perú, o más recientemente, para ser vendidas a la United Fruit para los bananales de Costa Rica, se empotraban para que descansaran. A la mañana siguiente se encontraban todas en el potrero, rodeando a su "madrina" y era mucho más fácil la "recogida" para la continuación del viaje.

Tanto las mulas de Rivas como las de Chontales y Nandaime eran las más apreciadas y alcanzaban precios que ahora se considerarían fabulosos.

Rancias familias nicaraguenses tienen como base de su hidalguía el negocio de mulas al que se dedica el progenitor de la estirpe.

La novela nicaraguense espera que la pluma feliz del novelista criollo lleve a sus páginas la vida legendaria de un gran comerciante en mulas y ganado que se llamó José Miguel Usaga.

Los comerciantes de Centroamérica usaban las mulas como medio de rápido transporte. La llegada de las recuas —una recua consistía en una partida de 50 mulas— era un acontecimiento de importancia.

Tomás Gage cuenta la llegada de seis recuas —trescientas mulas— a Granada, todas cargadas de añil, de cueros y de pieles.

Los muleros, como los carrieros, pertenecían a un gremio inorgánico de trabajadores del transporte. Hombres fornidos y rudos, soeces en su lenguaje, de alma primitiva y salvaje, tenían, sin embargo, impresas en su espíritu las cláusulas de un código no escrito de conducta.

Honrados a carta cabal, eran incapaces de saquear la mercadería a ellos confiada y, como los carreteros, ponían en peligro sus vidas en defensa de los valores a su cargo.

Aunque usan un lenguaje verdaderamente soez en sus conversaciones, no gritan a las mulas que van cargadas sino que les silban, con un silbido peculiar, que sólo ellos saben usar, por el que las mulas se guían, ya sea para aligerar el paso, para detenerse o para que aquella que intenta dedicarse a ramonear a la vera del camino vuelva a juntarse a la recua

El aparejo que se usa para poner la carga sobre el lomo de las mulas consiste en un artefacto de madera, como las patas curvas de una silla. Bajo este artefacto van los sudaderos, que no son otra cosa que sacos vacíos de bramante que sirven para proteger el lomo del animal. Sobre ese aparejo se ponen los zurrones, unas cajas cuadradas de cuero crudo que se traslapan formando un cajón completamente cerrado, impermeable, aun en los recios, torrenciales aguaceros tropicales.

En esos zurrones se cargan sal, dulce en atados, telas y toda clase de productos y mercaderías, los que se conservan secos y bien resguardados, a pesar de lo primitivo del envoltorio, las distancias que recorren y la intemperie a la que se encuentran sometidos durante los largos y azarosos días de viaje.

A veces las mulas se resienten de la jornada y se "plantan". Eso no sucede con frecuencia a no ser que la mula sea "mañosa", lo que determina el uso de la "tajona" acompañada de palabrotas gruesas. Esa mula es la primera que se ha de vender en la próxima oportunidad.

En el negocio de las mulas se necesita conocer las cualidades del animal por medio de señales exteriores.

En el léxico de los comerciantes "muleros" las cualidades de una buena mula son que tenga buen "hilo", es decir, buena forma, ijares "senseños", esto es, sin barriga, cabeza parecida a la del burro, orejas y ojos finos, patas finas y delgadas, casco pequeño y alto, pelo suave y lustroso y pecho ancho.

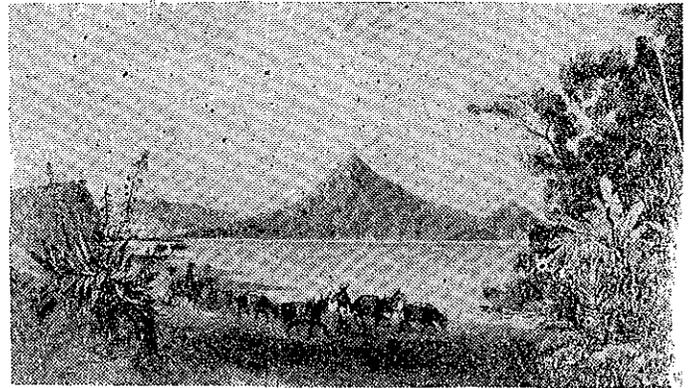
Las mulas de silla, de paso liviano, fuertes y ágiles —bisnietas de aquellas que fueron introducidas al país por los Obispos, los que las montaban en sus visitas pastorales— han merecido la debida y esmerada atención de los criadores.

La altura y el color de la mula son factores importantes en el animal. La altura se mide en "palmos" —doce pulgadas— siendo los cuatro o cinco palmos la altura preferida. En cuanto al color, pre-



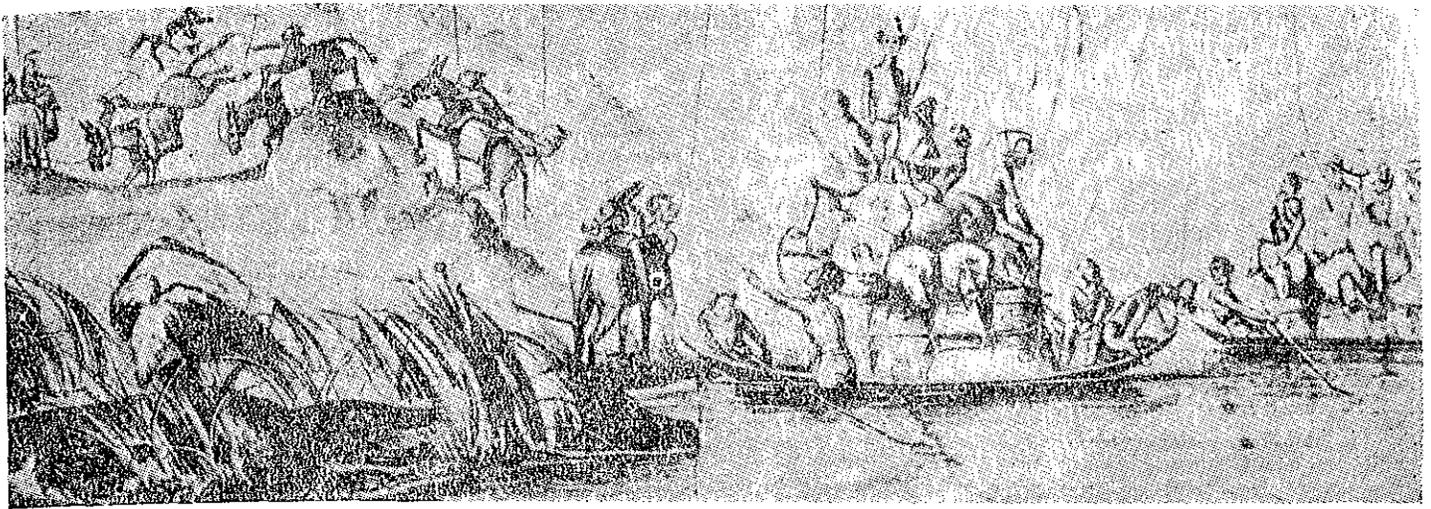
domina el "tordillo", un color blancusco que hace a las mulas atractivas, y el "moro" un color castaño.

En Nicaragua han habido mulas de silla famosas, como "La Leona" del General José Santos Zelaya, "La Tísica" del Coronel Alejandro Ortega y "La Chinela" de don Alfonso Hurtado.



De "La Tísica" se cuenta que su dueño la apreciaba tanto que tenía para ella riendas de seda, y que era tan hábil que volvía ancas en una pata y se "crecía" en la calle, mas tenía una "maña" terrible no se dejaba poner la cabezada sino era tras una lucha, paciente y constante. A la mula no le gustaba que le tocaran las orejas. Su dueño se la vendió a don Carlos Patiño —un gitano perfecto como tratante en mulas— quien le quitó la "maña" poniendo en la misma caballeriza de "La Tísica" a un mono. Este logró familiarizarse con ella, la rascaba, le hacía cosquillas por todas partes y en una ocasión se subió a comer un plátano maduro sentado entre las dos orejas.





EN BOTES

Los botes usados en los ríos y lagos para acarrear la carga y pasajeros son canoas exageiadas llamadas bongos. Algunos son acopados de un solo árbol, pero las mejores variedades son construídos con algún grado de habilidad, de la madera del cedro, liviana y durable clase de madera que crece abundantemente alrededor de los lagos. Los más grandes pueden llevar de 8 a 10 toneladas y calan de 2 a 3 pies de agua cuando están cargados. Son largos y más hondos que angostos y tienen cuando están totalmente equipados, de 8 a 12 remeros quienes manejan el bote con remos y pértigas largas. Las velas se usan poco, excepto en el lago. Los mástiles se quitan y se dejan a la boca del río cuando se baja y se recoge de nuevo al subir. Estos botes tienen un pequeño espacio cerca de la popa llamado "chopa", cubierto con un techo de tablas, o de hojas de palmera, o de cueros, que se asigna a los pasajeros. El resto del bote está abierto, y los remeros, o como ellos se llaman a sí mismos, "marineros", van al descubierto y duermen sobre sus bancos de noche, cubiertos con sus frazadas y con la regala del bote como almohada común. El Capitán, o patrón, es el timonel, y ocupa un puesto angosto en la popa, llamado "pineta", sobre el que duerme, enrollado en un nudo, si el bote es pequeño y la pineta angosta.

La carga, aunque expuesta a dañarse, va cubierta de cueros crudos, los que entre el sol y la lluvia, pronto despiden un olor muy diferente a los perfumes que se dice cargan las brisas de la Arabia Feliz.

El flete usual de San Juan a Granada —que en el pasado era la principal ruta de transporte con una distancia de 160 a 170 millas— era de 30 a 50 centavos cwt, y si los artículos eran abultados, el flete era mayor. A los boteros se les pagaba de 7 a 8 dólares el viaje, ida y vuelta de Granada, lo que generalmente ocupaba de 20 a 30 días, aunque con manejo apropiado se podía hacer en menos tiempo. El tiempo, sin embargo, no se consideraba en estas regiones como algo de importancia, y todo se hacía muy despaciosamente. Solo en las comunidades verdade-

ramente activas es que se apreciaba el valor del tiempo.

Desde la época de la Colonia, la ciudad de Granada desarrolló una industria que le dio en su tiempo prosperidad y fama. Esa industria era la de construcción de botes y de lanchas. En el barrio de Santa Lucía vivían los tejedores de velámen, y de Masaya se traían las jarcias. Los astilleros estaban en la costa del Lago, entre el Fuertecito, la actual Bodega y la Punta. Era de admirarse la febril actividad en la construcción de lanchas que habrían de usarse en el cabotaje de pasajeros y de carga entre los puertos del Lago y la floreciente Sultana.

Entre las lanchas que mayor renombre han tenido en el servicio lacustre está "La Mina", de la familia Gómez, nombrada así en honor de la nave capitana de Andrés Niño, piloto descubridor de Nicaragua, y la "Estela" una lanchita de velas blancas que se divisaba desde lejos y a la cual todo el mundo conocía.

Entre los vapores de la época moderna que hicieron de lo más seguro y agradable el servicio de pasajeros y de carga en el Lago, estaba el vapor "Victoria", construído en Wilmington, Delaware, en 1882 por la Compañía Pussey & Jones de esa ciudad, por cuenta del señor F. Alfredo Pellas para el servicio de su empresa de navegación. El nombre del vapor, no era, como generalmente se cree, en honor de la Reina Victoria de Inglaterra, sino el de una hermana muy querida del señor Pellas.

Por cerca de ochenta años el "Victoria" estuvo en servicio activo y constante, tanto en paz como en guerra, recorriendo, en itinerario fijo los principales puertos del Lago: Granada, San Jorge, Moyogalpa, San Carlos, San Miguelito, San Ubaldo y Puerto Díaz.

El "Victoria" tenía 136 pies ingleses de eslora, 28 pies de ancho, seis pies de calado, capacidad de 150 toneladas de carga y comodidades para 75 pasajeros de primera clase y 75 de segunda, dos calderas tipo locomotora de 80 caballos de fuerza cada una y dos hélices, con las que podía desarrollar una velocidad de siete nudos por hora.

EN TREN

En los años que siguieron a la Guerra Nacional una serie sucesiva de gobernantes probos se esforzaron en restaurar la economía nacional. Con ese fin se tomaron medidas para establecer las rentas. Poco a poco con sabias inversiones de los fondos acumulados se fueron estableciendo mejoras sustanciales. Una de ellas fue la introducción del Ferrocarril. Este, sin duda alguna, fue un gran paso hacia el mejoramiento del sistema de transporte en Nicaragua.

Fue el Capitán Bedford Pim, de la marina inglesa, el primero que propuso un proyecto de construcción de una vía ferroviaria en tierra nicaragüense. El 5 de marzo de 1864 se firmó un contrato, el que fue sustituido por otro en 1865. Nada concreto resultó de esas gestiones, pues el Capitán Pim no pudo levantar el capital necesario para tamaña empresa.

El 17 de febrero de 1873, bajo la Presidencia de don Vicente Quadra, se celebró un contrato formal con la firma J. E. Hollembeck & Co., de San Francisco, California, para la construcción de un ferrocarril de Granada a Managua y el 19 de marzo del mismo año se celebró otro contrato con el señor Enrique Meiggs Keith para la construcción de una línea ferroviaria entre León y Corinto. Aunque por dificultades económicas de los contratistas la realización de los trabajos se pospuso, los contratos sirvieron de base para que por Decreto del Poder Legislativo de 10 de febrero de 1877 se ordenara la composición del Río San Juan, el puerto de San Juan del Norte y la construcción de un ferrocarril que partiendo de Corinto, pasara por Chinandega y León y terminara en Moabita, puerto del lago de Managua. Para la realización de esta obra se estableció un impuesto anual, obligatorio, de 71,000 pesos que habrían de ser recaudados proporcionalmente entre las personas que tuvieran arriba de un mil pesos de capital.

Esta nueva obra tuvo sus adversarios, los que bababan sus argumentos en la objeción que aquella se

oponía a la iniciativa privada. El doctor don Toribio Tijerino rebatió esas objeciones brillantemente en un folleto publicado en Chinandega el 15 de octubre de 1878.

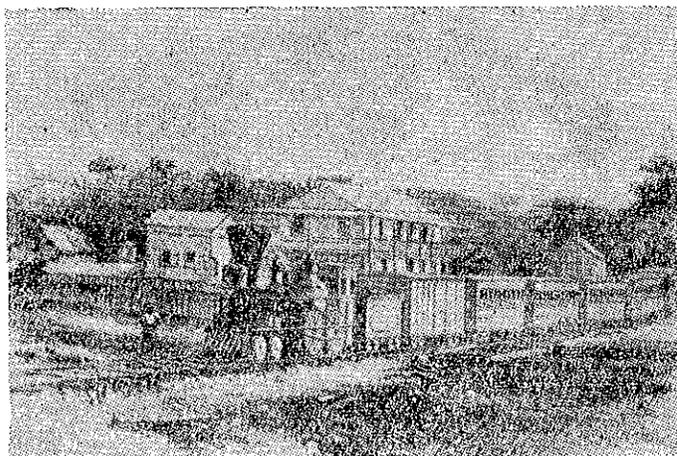
Bajo la Presidencia de don Pedro Joaquín Chamorro se iniciaron en firme los trabajos de las construcciones ferrocarrileras. En medio de un sinnúmero de dificultades se dieron principio a las obras, tendiendo la línea férrea desde Corinto hasta la ciudad de Chinandega. Esta línea, ya terminada, fue puesta al servicio el día 1o de enero de 1881, bajo la administración presidencial del General Joaquín Zavala.

El Presidente Zavala, para facilitar la unión de la bahía de Corinto con tierra firme, inició los trabajos de construcción del Puente de Paso Caballos, con sus 54 arcos de hierro, el que fue puesto al servicio el 1o de marzo de 1882. También durante la administración Zavala se dieron principio a los trabajos de la línea León-La Paz Vieja, venciendo toda clase de obstáculos en la apertura de la trocha, en puentes, rellenos, cortes y alcantarillas. Esta línea se puso al servicio público el 30 de diciembre de 1883, ya bajo la administración del Dr. Cárdenas.

Al principio del año de 1884 se dieron comienzo a los trabajos de la línea Managua-Granada y el 5 de abril de 1885 se estableció el servicio ferroviario entre Managua y Masaya, y el 1o de marzo de 1886 se inauguró la línea entre Managua y Granada. Cuatro meses más tarde el servicio se estableció hasta el propio muelle de esa ciudad.

Todas estas obras de progreso se llevaron a cabo durante las administraciones conservadoras del período de los 30 años. En un corto período de seis años se unieron el puerto de Corinto y la ciudad de Granada en una distancia de 187.76 kilómetros ferroviarios.

La carga transportada por los TLAMEMES, por las mulas y caballos, por las carretas de bueyes, fue llevada a los mercados de las ciudades por el FERROCARRIL.



—¡Oh, válgame Dios, señor Gobernador Tastuanes! Cuando yo anduve por esas tierras adentro, por la carrera de México, por la Veracruz, por la Vera Paz, por Antepeque, arriando mi recua, guía muchachos, opa Don Forcico llegó donde un mesonero tupile traiga una docena de huevos, vamos comiendo y descargando y vuelto a cargar, y me voy de paso, y no es menester licencia para ello, señor Gobernador.

—¡Ah mi tiempo, cuando fui muchacho, el tiempo del hilo azul, cuando me veía en aquellos campos de los Diriomos alzando aquellos fardos de guayabas! ¿No muchachos?

Del "Güegüence" Primer Ballet Colonial Nahoá—Nicaragüense

Invitación al Conservatismo

CARLOS MOLINA ARGUELLO

Con nuestra llamada "época colonial" ha ocurrido lo que con la Edad Media en el terreno de la historia universal. Apenas pudo romperse lo que en ellas era esencial, se echó sobre ambas, con febril espíritu revolucionario y afán de novedad, una andanada de denuestos, envenenando, injusta y quizá en manera irreparable, a las generaciones. El siglo pasado, "el estúpido siglo XIX", fue el siglo por excelencia de lo que pudiera llamarse la contumelia antihistórica. En ningún otro fue tan pertinaz la negativa, el empeño en denigrar y cortar el pasado. Explicable. Tuvo en él, nada menos, que su mayor florecimiento el Liberalismo y origen la doctrina marxista, su lógico engendro.

Salvo en los reducidos y poco influyentes sectores que se acogen al señuelo demoleedor y desesperado de este último evangelio, en los países europeos de más honda y sublimada cultura, en los medios de mayor responsabilidad intelectual, por lo que va del siglo, ha venido ganando terreno una justa revaloración de aquella época llamada medieval. Difícil es encontrar hoy día en ellos un universitario serio sin conciencia de que aquellos valores del pasado sean medulares en la cultura de su patria y en la suya propia por consiguiente. Sería raro topar a uno sólo que tomase un aire de desprecio para aquellos años del medievo y que no viese en éstos, incluso, la génesis de ese extraordinario fenómeno, que está vivo y pujante, de esa maravillosa construcción del hombre que se llama Europa. Una historiografía copiosa, profunda y estupenda dan testimonio de ello. La Edad Media, puede decirse, ha sido superada, naturalmente, pero también ya reivindicada entre los europeos.

Cuando se habla de este tono, ha de entenderse que se hace para aquellos espíritus serenos y aún no ahogados —en el mar de las injusticias presentes— por el resentimiento, la negación, el tópico y prurito irresponsable de destruir sin miramientos cuantos valores existen por excelsos que sean. Hay que repetir hasta la saciedad, que existen valores culturales que constituyen el patrimonio permanente del hombre, y que éste no puede destruirlos sin causar su propia ruina y muerte.

El objetivo de las izquierdas de hoy es el mismo que el de las de ayer, y, por eso, bien conocido: el cambio por el cambio, el cambio a costa de todo. En el plano de la universalidad, ninguna revolución ha sido perdurable más que en sus valores verdaderos y, precisamente, cuando ella misma ha desaparecido y perdido su virulencia. Esto, para decir que en una revolución sólo hay de bueno aquello que no es de su estricta y exclusiva pertenencia, y que, por consiguiente, la violencia de su dinámica —que es su propia esencia— no se justifica si se pueden alcanzar, como se alcanzan, los objetivos fundamentales que persigue, sin dejar como ella deja una estela de escombros, que es, contraproducentemente, signo de evidente retroceso.

Nuestra independencia del año de 1821, o sea la

ruptura por nuestra parte del vínculo de unidad política que existía en torno a la Corona, ha sido la única revolución que entre nosotros pueda merecer el nombre de tal. La única que realmente interrumpe el proceso. Se llegó a ella por una necesidad, lamentablemente, si se quiere, pero que las circunstancias hicieron inexcusable. Fue una quema de naves en la que a fin de cuentas se acabó con las vituallas, para marchar luego a tientas sobre lo imprevisto. Los hombres más prominentes de aquel momento estuvieron ciertamente en lo justo. Pero ocurrió luego lo que tenía que ocurrir: la ruptura de todos los diques y el desborde sin límite. La anarquía y la demagogia al orden del día para arrasar con todo. La improvisación sobre la marcha y, como conclusión: la postración y el vacío, donde nos encontramos.

Es francamente lamentable que en 140 años de vida independiente nos hayamos pasado repitiendo letrillas y tópicos seudopatrióticos; un siglo y tanto encendidos en entusiasmo ante fetiches institucionales, por añadidura extraños e importados; un tiempo precioso perdido en frustraciones, cuando no en ruina y muerte tras disputas estériles. Es francamente lamentable que después de 140 años, repitiendo y danzando la cancioncilla revolucionaria de la "Liberté", nos haya sorprendido, tocando a la puerta, otra revolución.

Fuera de los eternos satisfechos, de los magníficos pescadores del río revuelto, dudo de que haya un solo nicaragüense responsable y de conciencia que no reconozca el estado de crisis permanente en que hemos vivido, y que no vea asimismo la amenaza y el peligro que se avecina; que no esté percatado de la gravedad del momento sin la necesidad de plantearse una solución de fondo, vital, al menos en los órdenes social y político, para salir del atolladero en que nos encontramos.

Precisa una solución auténtica, y ésta no se puede lograr sin un examen, reelaboración y orientación sana de nuestra historia. Justo, muy justo, es que acudamos de inmediato a solucionar el problema de nuestras masas empobrecidas, a que mejoren su triste condición; pero, sin engañarnos, debemos de estar advertidos de que tal medida no va más allá del caso de una simple operación de urgencia. Las raíces del mal son profundas y viejas, y se requiere un cambio de método para desenrañarlas con efectividad. No podemos seguir haciendo uso del vano recurso liberal de combatir los efectos sin acudir a las causas. Paliativos. Parches. Oficio de remendón.

No hay duda de que nos hallamos en una situación inestable, tanto en lo social como en lo político. Bien sabida es la norma de que no puede darse estabilidad en lo segundo sin antes haberla alcanzado en lo primero. Pues bien, en ambos órdenes la solución radical nos la ofrece el comunismo, y, si no acudimos a tiempo, seguramente será la única en que tengamos que desembocar, con todo y su brutal corolario de opresión y exterminio

de la personalidad humana. El Liberalismo no tiene, absolutamente, nada que ofrecer. Todo lo que éste presente no será otra cosa que puros fuegos artificiales. Suficiente tiempo ha corrido para desengañarnos. Si queremos salvarnos, la palabra y la acción la tiene el Conservatismo.

Pero, pienso, que entre nosotros lo primero que hay que salvar es precisamente al Conservatismo. La frase, bien conocida y más tergiversada, de uno de nuestros ilustres políticos, la de que cuando el Conservatismo falla, los cimientos de la nación se destruyen, debe tenerse como una ley. Hoy los cimientos de la nación se desmoronan porque el Conservatismo ha venido fallando. No nos engañemos. Las fuerzas que hasta ahora han estado representándolo han caído en descrédito y perdido toda eficacia. Se desacredita el que no es verdadero; el que imita, porque demuestra que lo propio no tiene valor. Ayer, esto no tiene vuelta de hoja, nuestros padres hablaron lenguaje liberal; hoy, no creo andar muy descaminado, comenzamos a hacerlo en "slogans" marxistas. ¿No lleva esto a demostrar una absoluta carencia de contenido propio en el Conservatismo? ¿Son acaso los ideales de libertad y justicia ajenos a su esencia, para que tengamos que tomarlos por desgracia de dos errores filosóficos como el Liberalismo y el marxismo?

Los nuevos tiempos exigen de nosotros una completa revisión de nuestra conducta. Una acción positiva y auténticamente nuestra. No podemos repetir la mala experiencia de haber andado codo a codo con doctrinas extrañas. La actualidad o vigencia del Conservatismo no ha menester para su efectividad hacer uso de los incentivos revolucionarios del Comunismo. En este terreno, por imitadores, no haremos más que el ridículo: en ello se bastan los comunistas porque lo saben hacer a la perfección. Por lo demás, será sólo en su provecho.

Si el Partido Conservador ha de salir airoso de este trance difícil de la vida nicaragüense, ha de realizar esta vez su tarea propia, no la ajena. La que efectuó en su acción inicial para frenar la anarquía, y en las ocasiones que se alzó contra los excesos de autoridad, a que se llegó en sus momentos por el Liberalismo. Ciertamente, acciones que honran su historial. Pero su tarea de hoy es más honda, traspasa los límites de lo estrictamente político. Lo es de rectificación de errores fundamentales, de revalorización de su contenido, si es que ha de ser eficaz y mantenerse presente. Su responsabilidad es tal, que sólo de él depende el que la nación recupere y continúe conservando sus propias esencias. Porque el Conservatismo no es una doctrina ni una ideología más, sino que es la nación misma en sus justos valores, y el Partido Conservador, hasta hoy, su obligado guardián. Esos valores —pasados, presentes y venideros— que hacen que seamos nicaragüenses y no birmanos o checoslovacos: los de nuestra propia personalidad, que no se dan más que por la historia. Valores irrenunciables e insustituibles, si no es a precio de la propia muerte; intemporales, como que son la entraña misma del ser.

El mayor daño que el Liberalismo causó al Conservatismo nicaragüense, y en consecuencia a la nación, fue el de habernos inducido a dar las espaldas al pasado; a hacer todo lo contrario del Conservatismo. Tras una cen-

tenaria y sumisa servidumbre a sus falsos principios, corramos nuestras propias defensas, soltamos las amarras, y por eso nos encontramos hoy a merced del menor viento. El Liberalismo, una doctrina típicamente revolucionaria en sus días, antihistórica por fundamento, se puso a hacer Historia y nos la dio, como tenía que darla, desfigurada. La juventud nicaragüense se ha educado a través de un siglo bajo sus principios y directrices. En Nicaragua no se ha escrito ni enseñado más Historia que la escrita por liberales o con método liberal, sin otra contrapartida que la de tímidos esfuerzos bajo el anatema. Los pontífices del Liberalismo que escribieron historia nos ofrendaron una patria mutilada, sin raíces. Nuestra nación según ellos surgió por generación espontánea el año de 1821, donde habrían de haber todas las improvisaciones, y consecuentemente, tras los repetidos y endémicos fracasos de las postizas intromisiones de su sistema, propalaron la patraña de que aún éramos un pueblo no maduro. Borraron de un plumazo tres siglos de vida nicaragüense, y los que había más allá de ellos.

Pero es que la Historia escrita con patrón liberal es Historia doctrinaria, tendenciosa, sectaria; Historia hecha por políticos y para la política, entendida ésta como simple instrumento de poder. En definitiva, una Historia para servicio exclusivo de los ideales del Liberalismo, pues la negación y condena del pasado, repito, era una exigencia propia de su operar doctrinario. Y no es como creerán los espíritus triviales, que para fortalecer nuestro conservatismo se deba hacer una Historia acomodada, falsificada, una Historia que dirán conservadora; no, eso sería caer de nuevo en el error liberal. No se trata de una Historia negra o rosa. Pues no existe una "Historia conservadora" en el sentido que se hizo para el Liberalismo. Para el Conservatismo sólo ha de ser la historia, así a secas; la que nos permite conocer, valorar, aprovechar y orientar la totalidad de nuestra conducta desde que somos.

La deficiente formación histórica de la juventud nicaragüense, más bien su deformación, es sin duda alguna su mayor lastre para resolver la situación presente y ganar seguridad en su marcha hacia el porvenir. Me temo que los 140 años de vida independiente, republicana y demo-liberal no sean todo lo glorioso que se destila en las proclamas revolucionarias, en los discursos de aniversario o en la satisfacción oficial. No creo que la reiterada gran mentira de nuestra representación popular en los poderes públicos, que ese vaivén constante entre la anarquía y el autoritarismo, que la inseguridad que en todos sus órdenes ha venido padeciendo nuestro pueblo, no merezca la suficiente atención de nuestra generación para reincidir en los falsos postulados de doctrinas extrañas que solamente nos han traído confusión, y para no entrar, por el contrario y antes de que sea más tarde, a una revisión fundamental que cubra toda la extensión de nuestra experiencia histórica.

Ese pasado que repudiamos tiene mucho que enseñarnos en orden a la convivencia humana. Sólo de su examen aquilatado y aprovechamiento de los que tenga de válido y vigente, en un honrado propósito de justicia para con nuestro pueblo, puede surgir la fórmula propia que asegure su inaplazable bienestar.

Sevilla, 1 de Agosto de 1961.