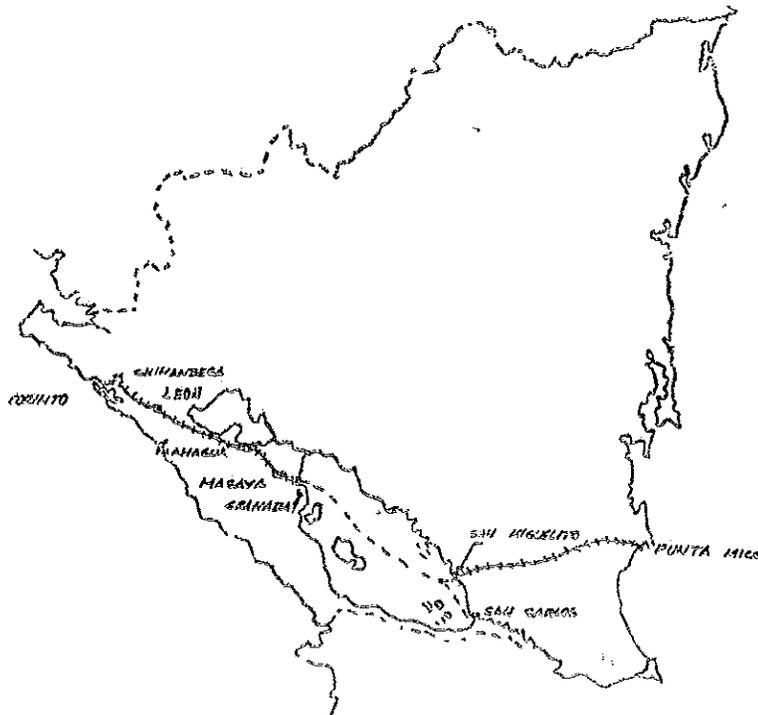


# UN NUEVO FERROCARRIL PARA NICARAGUA

**CARLOS SANTOS B.  
VOULNEY POULSON  
SERGIO MARIO MONTEALEGRE  
ALEJANDRO BACA MUÑOZ  
SAMUEL BARRETO A.  
DAYTON CALDERA**



REVISTA CONSERVADORA considera que el proyecto de "Un Nuevo Ferrocarril Para Nicaragua" es de trascendental importancia en su aspecto económico, social y de integración del Pacífico y el Atlántico de Nicaragua. Las páginas de nuestra Revista están abiertas para todo estudio o comentario relacionado con este proyecto, que a continuación damos a conocer al público.

## 1.—¿Ferrocarril o carretera?

Debido a las pobres condiciones físicas y financieras del Ferrocarril del Pacífico de Nicaragua, es necesario decidir si debe continuar operando o debe ser abandonado. Los argumentos en favor de abandonarlo están basados en la idea de que la nueva carretera asfaltada que corre paralela al ferrocarril está en capacidad de proveer un transporte adecuado de carga y pasajeros, de modo que, el ferrocarril ya no es necesario. Esta idea, por supuesto, está acompañada de una noción vaga, o de un entendimiento falso de la verdadera función que un ferrocarril debe desempeñar en el sistema de transporte de cualquier país.

Varios estudios se han hecho sobre los problemas financieros, económicos y técnicos, para obtener información digna de crédito sobre las condiciones físicas y económicas del ferrocarril y su relación con la economía nacional de Nicaragua que pueda utilizarse como base para decidir si el Ferrocarril debe continuar o abandonarse. Sin embargo, después de un estudio preliminar simple y corto, se ve inmediatamente que abandonarlo sería una gran equivocación para Nicaragua. Este hecho fue confirmado muchas veces después de estudios adicionales.

El transporte de carga pesada y voluminosa es mucho más barato por ferrocarril que por carretera. También la construcción de

una línea ferroviaria es más rápida y barata que la construcción de una carretera pavimentada que pueda aguantar igual capacidad de carga; y además, el costo de mantenimiento es menor. Hay hechos vitales que afectan directamente la habilidad de Nicaragua para transportar sus productos a los mercados domésticos o extranjeros, y venderlos a precios que puedan competir con similares productos de otros países donde se usa el transporte ferroviario. Esto es especialmente cierto para los productos que Nicaragua exporta. No cabe ninguna duda que un sistema ferroviario bien equipado y administrado es vital para el rápido y satisfactorio desarrollo de Nicaragua.

## 2.—Alcance del ferrocarril

La siguiente decisión consiste en seleccionar un mejor y más práctico sistema ferroviario que sirva a las necesidades de Nicaragua. Los estudios mencionados han demostrado claramente que el actual sistema es inadecuado porque sirve a una pequeña parte del país. Si consideramos el hecho de que la mayor parte del territorio de Nicaragua está todavía sin desarrollar y que, el ferrocarril sólo sirve a una área relativamente pequeña del país, pero que ha sido desarrollada, lo inadecuado del servicio prestado es aún más evidente.

Tradicionalmente, el ferrocarril es el principal instrumento para penetrar y desarrollar

nuevos territorios. Inmediatamente trae las ventajas de una vía sobre la cual puede manejarse cualquier clase de carga por pesada o voluminosa que sea, a un costo menor de lo que lo haría una carretera asfaltada de primera clase, si existiera. Provee un tráfico de pasajeros fácil, conveniente y más barato y, asegura a las personas que se mueven a las nuevas regiones, contacto continuo con el mundo exterior. Productos agrícolas, industriales y mineros pueden movilizarse más rápida y directamente a los mercados locales de Nicaragua y a los puertos de exportación para venderse en los mercados mundiales. Sin esta clase de transporte, el rápido desarrollo económico de Nicaragua es casi imposible.

### 3.—Importancia de las nuevas regiones

Por vía de explicación debemos decir que, el desarrollo de estas nuevas regiones es de suma importancia para Nicaragua, tal desarrollo aumentará la base económica, levantará el estándar de vida, y producirá más ingresos gubernamentales que deben usarse para mejorar la economía del país. Las nuevas regiones ayudarán así, a las viejas, proporcionando hogares y ocupaciones al exceso de población, combatiendo de esa manera el desempleo. Los beneficios, son innumerables sin lugar a dudas, y su importancia difícilmente puede describirse.

### 4.—Papel de la carretera

En cuanto a las carreteras de penetración en las nuevas regiones, su principal objetivo es como "alimentadoras" del ferrocarril. Y, a medida que la base económica se desarrolla, estas carreteras "alimentadoras" se mejoran, se conectan entre sí, y eventualmente formarían líneas troncales paralelas y en competencia con el ferrocarril. Pero, como se dijo anteriormente, para un arrastre largo de carga pesada y voluminosa, el ferrocarril no debe tener a las carreteras, siempre que no se le sobrecargue de impuestos ni se le regule demasiado. En realidad, para las grandes distancias los camioneros pueden beneficiarse grandemente transportando sus remolques (trailers) o camiones en las plataformas del ferrocarril, como lo hacen en otros países, debido a que el transporte distante es más barato por ferrocarril que por carretera.

De lo expuesto, se deduce que, el "NUEVO FERROCARRIL DE NICARAGUA" debe ser:

- a) más largo que el Ferrocarril del Pacífico de Nicaragua, ya que éste es muy corto para aventajar al transporte por camiones.
- b) debe penetrar nuevos territorios para que desempeñe su función vital, ya demostrada, de un instrumento para el desarrollo de nuevas regiones y que, constituye la columna dorsal de un verdadero sistema de transportes.

## DESCRIPCION DEL NUEVO SISTEMA

### 1.—Objetivo mínimo del sistema

Debido a que los fondos son siempre limitados, el nuevo sistema debe ser lo más pequeño posible, pero adecuado a las necesidades del país en un futuro inmediato. Su tamaño debe limitarse a los costos de construcción que puedan obtenerse de recursos y asistencia financiera en las circunstancias presentes. Por lo tanto, debe incluir, pero no limitarse al actual ferrocarril del Pacífico de Nicaragua, y debe extenderse al Océano Atlántico para tener acceso a ambas costas de Nicaragua. Su terminal occidental será, desde luego, Corinto, su terminal oriental debe ser un puerto con aguas profundas en el Océano Atlántico, al Sur de Bluefields, posiblemente en los alrededores de Punta Mico. Debe pasar por buena tierra agrícola, ganadera y de bosques, proporcionar acceso a las minas, aun que éste último debe tener preferencia si hubiere que elegir entre éstas y la agricultura y la ganadería.

### 2.—Papel del Gran Lago

Una línea ferroviaria de Corinto a Punta Mico requerirá tres veces la longitud del presente ferrocarril del Pacífico de Nicaragua. Sin embargo, es posible acortar esta distancia en una tercera parte, usando el lago de Nicaragua como un eslabón en el sistema. La nueva construcción requerirá, por lo tanto, la mitad de lo que requeriría una ruta por tierra. Una ruta por tierra es deseable y debe construirse en el futuro, pero el lago de Nicaragua tiene sus propios atractivos, y por consiguiente, debe ser incluido en este primer programa "mínimo". La terminal occidental de la nueva construcción desde Punta Mico, o sus alrededores, sería un punto situado cerca de la parte Sur del lago de Nicaragua. Aquí debe construirse un muelle para "Ferries" ferrocarrileros, donde los trenes o carros de carga puedan moverse directamente a los "ferries" con su propio poder, para ser transportados a Granada, y luego pasar directamente del "ferry" a la línea del Ferrocarril del Pacífico de Nicaragua. No habría pues, transferencia de carga. Un vagón completamente cargado en Punta Mico podría ser movido hasta Corinto.

El transporte del lago de Nicaragua sería unido al sistema ferroviario, lo que acarrearía un ímpetu en el futuro desarrollo de las tierras alrededor de las costas del lago. Los productos de esta región se moverán barata y rápidamente a cualquier océano.

El área comprendida entre la parte Sur del lago de Nicaragua y Punta Mico es, probablemente, la más apropiada para la agricultura, ganadería, etc., de las regiones sin explorar de Nicaragua.

El programa para llevar a efecto nuestro objetivo, llamado "Un Nuevo Ferrocarril de Nicaragua" puede describirse como sigue:

#### I. REHABILITACION DEL FERROCARRIL DE NICARAGUA. La rehabilitación del Ferrocarril de Nicaragua requerirá:

- a) Retiro permanente de todas las locomotoras de vapor, y su reemplazo por un número adecuado de locomotoras diesel.
- b) Cambio de todos los rieles de 40 libras por nuevos rieles de 80 libras.
- c) Nuevos edificios para talleres y equipo para mantenimiento de las locomotoras de diesel y equipo rodante.
- d) Balastrar la línea principal.

#### II. CONSTRUCCION DE UN NUEVO FERROCARRIL. Para que el nuevo ferrocarril conecte el lago de Nicaragua con el Océano Atlántico requerirá:

- a) Estudio y examen cuidadoso de la región que va a servirse, y la selección tentativa de los puertos en el Océano Atlántico y en el Lago.
- b) Selección de una ruta tentativa y estudio del terreno que cruzará
- c) Investigación detallada para establecer el lugar del derecho de vía.

Estos estudios preliminares requerirán por lo menos un año, y por consiguiente, deben comenzarse cuanto antes. La terminal del Lago de Nicaragua podría ser San Miguelito, y en el Atlántico, Punta Mico, como ya se mencionó. La distancia oscila entre 150 y 200 kilómetros.

Una ruta más al Sur podría seleccionarse, lo que acortaría la distancia en unos 50 kilómetros. Un factor en favor de una ruta más al Sur, sería la posibilidad de ofrecer transporte a la parte nororiental de Costa Rica, lo que aumentaría la carga a acarrear, lo mismo que, generar un deseo de cooperación entre ambos países.

El costo para la construcción de esta nueva sección se estima en unos US\$ 8,000,000.00, más el costo de algunos puentes grandes que habrá que construir.

#### III DESARROLLO DEL TRANSPORTE EN EL ESLABON DEL LAGO DE NICARAGUA.

Esto requerirá la construcción de nuevos muelles ferroviarios en San Miguelito y Granada, la compra o construcción de "ferries" ferroviarios capaces de llevar 30 vagones de carga completamente cargados, con una capacidad de unas 500 toneladas métricas, con un calado que no pase de 6 a 10 pies.

### 3.—Objetivo máximo - - Un sistema integrado para Centroamérica

El sistema ferroviario descrito en los pun-

tos I al III, es un mínimo que debe cumplir con el objetivo expuesto. Sin embargo, hay otro objetivo que puede ser de gran importancia para considerarlo inmediatamente, y que podría cambiar un poco el programa descrito, y es la urgente necesidad de un SISTEMA FERROVIARIO COMPLETAMENTE INTEGRADO QUE SIRVA A TODO CENTROAMERICA y que provea un eslabón de vía ancha desde la frontera mejicana hasta Panamá. Tal sistema tiene muchas ventajas a su favor, sin contar el valor estratégico desde un punto de vista militar. También todas las ventajas ya citadas en favor de los ferrocarriles sobre las carreteras, resultan más evidentes a medida que las líneas se alargan.

Este sistema centroamericano probablemente será construido, por lo menos, se formaría conectando los diferentes ferrocarriles de Centroamérica en una línea continua. Para esto, todas las vías deben ser anchas, lo que indica que la actual vía de 42 pulgadas del Ferrocarril del Pacífico de Nicaragua debe ampliarse a una vía standard de 56½ pulgadas de ancho. Y, ya que resulta más barato la ampliación de esta vía al comienzo de nuestro programa, que en cualquier otro tiempo, sería deseable hacerlo ahora mismo, para construir luego, la nueva vía del lago de Nicaragua al Océano Atlántico con un ancho standard.

La posibilidad de un sistema ferroviario centroamericano debe examinarse sin dilación, mientras se hacen los estudios de una nueva línea al Atlántico, para llegar a una decisión, ya que, podría indicar una nueva ruta para la nueva construcción de Nicaragua.

## EL STATUS ACTUAL DEL FERROCARRIL

### 1.—La Administración Gubernamental

Es un hecho histórico bien conocido, el que los gobiernos han demostrado su ineptitud e incapacidad en el dominio y operación de los ferrocarriles. La historia lo ha demostrado ampliamente. Sin duda alguna, no se encuentran en el mundo entero ejemplos notables que demuestren lo contrario ya sea en el presente o en el pasado, únicamente se hallan ejemplos de fracasos. Aún las regulaciones gubernamentales tienden a arruinar los ferrocarriles, y aunque aplicados moderadamente, simplemente retardan su crecimiento y obstaculizan la habilidad de los ferrocarriles para mantenerse al día con el progreso de los tiempos.

Los ferrocarriles de los Estados Unidos son ejemplos notables de regulaciones excesivas. El peor período de administración ferroviaria en la historia de ese país fué cuando estuvieron bajo el control directo del gobierno en la primera guerra mundial. Los ferrocarriles británicos nos dan también otro importante ejemplo de mala administración. Otro

ejemplo, y mucho peor, son los ferrocarriles argentinos, sin hablar del ferrocarril boliviano cuyo récord es desilusionante.

## 2.—Ganancias y Pérdidas del ferrocarril

Lo cierto es que los propósitos de los gobiernos son o deben ser diferentes a poseer y operar un ferrocarril. Por consiguiente, no se espera que se le dé importancia especial cuando se gravan con impuestos y decretos los ferrocarriles, aunque éstos sean de los gobiernos. De modo que, no es extraño que el récord de los gobiernos en el negocio ferrocarrilero haya sido un completo fracaso. El récord de Nicaragua es que, por muchos años bajo el dominio y administración gubernamental, el ferrocarril del Pacífico de Nicaragua constituía un monopolio sin la competencia de camiones y buses para establecer precios de competencia de modo que, los resultados financieros fueron satisfactorios, al extremo que cada año se obtenían buenas ganancias. Pero las ganancias obtenidas en esos años de prosperidad no se emplearon en mejorar, desarrollar o extender el ferrocarril, así que, cuando la competencia de la carretera comenzó en 1955, las ganancias decrecieron de \$4.500.000.00 en 1955 a \$1.800.000.00 en 1956, a \$947.000.00 en 1957, y pérdida de \$2.000.000.00 y más en 1959. En la actualidad el presupuesto del ferrocarril muestra una pérdida estimada de \$1.500.000.00 para el año fiscal 1962-63. Si el ferrocarril hubiera sido adecuadamente mantenido, equipado y mejorado, y lo más deseable de todo, extendido, con seguridad que las ganancias se hubieran mantenido satisfactorias a través de estos años y lo mismo en el futuro.

## 3.—El nuevo ferrocarril como entidad privada

Tal como están ahora las cosas, es sumamente difícil que, aunque la administración sea competente y enérgica, el ferrocarril no puede obtener ninguna ganancia a menos que sea extensivamente rehabilitado. Los estudios hechos han demostrado que, un programa de rehabilitación mínimo costaría aproximadamente US\$4.000.000.00. Con tal mejoría el costo de operación del ferrocarril disminuiría considerablemente; sus servicios mejorarían, a pesar de la posible y más fuerte competencia de las carreteras. Pero, tomando en cuenta el mal récord de administración gubernamental en todas partes del mundo, es casi seguro que sería imposible obtener tal cantidad.

Un requisito esencial de nuestro programa para "Un Nuevo Ferrocarril de Nicaragua", es que, el gobierno se separe del dominio y administración del ferrocarril y lo coloque en manos privadas. Esto inmediatamente aseguraría que los préstamos necesarios se obtengan más fácilmente.

Nuestro programa, por consiguiente, propone que la propiedad y administración pase

a una sociedad anónima NICARAGUENSE, cuyas acciones serían vendidas a todos los NICARAGUENSES con el objeto de asegurar que la propiedad sea estrictamente de NICARAGUENSES.

## 4.—La participación del Estado

Para obtener préstamos y financiamiento, es necesario formar un activo lo suficientemente grande para justificar tales préstamos. Este activo estará compuesto por el actual activo del Ferrocarril del Pacífico de Nicaragua, más la venta de acciones a los nicaragüenses, más los donativos de terrenos nacionales y derechos de vía. El activo aportado por el gobierno será pagado en acciones, y poco a poco, estas acciones serían vendidas a la Sociedad Anónima, de modo que, paulatinamente el gobierno vaya retirándose hasta desprenderse totalmente del nuevo ferrocarril. Esta compra de acciones gubernamentales tendrá preferencia sobre la distribución de dividendos, hasta que tales acciones sean completamente compradas por su valor nominal.

## 5.—Los Impuestos

El Gobierno debe garantizar al nuevo ferrocarril que no lo gravará con impuestos por un determinado período, o hasta que estén totalmente pagadas todas sus obligaciones. El gobierno debe comprometerse también a que, todo impuesto futuro debe consistir en porcentaje de sus ganancias, y exonerarlo del impuesto sobre bienes mobiliarios e inmobiliarios. Es entendido que para obtener empréstitos es necesario permitir al nuevo ferrocarril operar de modo que pueda obtener ganancias, y desde luego, debe permitírsele fijar sus tarifas para tal propósito. Cualquier impuesto que no esté basado en las ganancias netas, puede eventualmente destruir al ferrocarril. Como un requisito de las ganancias netas, debe permitírsele al nuevo ferrocarril, separar fondos para su mantenimiento, mejoría y desarrollo.

En realidad la razón para gravar a los ferrocarriles es la misma que existe para gravar a las carreteras. Los impuestos para los que usan las carreteras están justificados, ya que, el gobierno las construye y se encarga de su mantenimiento. Por el contrario, los ferrocarriles, construyen y mantienen sus propias líneas sin costo alguno de parte del gobierno. Mientras más bajos sean los impuestos más bajas serán las tarifas, lo que significa, productos más baratos en un mercado moderno sumamente competitivo.

En los Estados Unidos, el gobierno, tanto local como federal, grava los bienes inmobiliarios de los ferrocarriles sin tomar en cuenta sus ganancias o pérdidas. El resultado es que algunos ferrocarriles están condenados a desaparecer, a pesar de que el gobierno gasta grandes cantidades de dinero para construir y

mantener carreteras paralelas que compiten con los ferrocarriles. Quizá, esto se deba a la gran influencia de los poderosos consorcios que construyen camiones y automóviles. En realidad, los impuestos, no las carreteras, son los verdaderos destructores de los ferrocarriles, ya que éstos han demostrado su habilidad para competir, sobrevivir y prosperar. Es pues, sumamente importante que Nicaragua no cometa los mismos errores en el tratamiento de los ferrocarriles.

## FINANCIAMIENTO

### 1.—Venta de Acciones

Como ya se expresó, el activo obtenido por la venta de acciones de la nueva sociedad anónima, y el transferimiento del activo del actual Ferrocarril del Pacífico de Nicaragua, más el derecho de vía y otras donaciones de terrenos nacionales, y las concesiones gubernamentales para el nuevo ferrocarril, proveerán suficiente capital básico para justificar adecuados empréstitos internacionales que cubran el costo de una nueva línea al Atlántico. No cabe duda del gran beneficio que se obtendría de los empréstitos y contribuciones si esta nueva sociedad anónima estuviera en manos de ciudadanos nicaragüenses.

Es por consiguiente importante que, gran parte de la ciudadanía nicaragüense compre tales acciones. Con una publicidad adecuada y poniendo un valor nominal de las acciones de \$10.00 o \$12.00 cada una, es muy posible su pronta colocación. Aún las personas más pobres podrían comprarlas, con lo que al mismo tiempo hacen una contribución patriótica y una buena inversión.

### 2.—Préstamo de la Alianza para el Progreso

Es muy posible también, que el nuevo proyecto del ferrocarril pueda ser favorecido con el programa de la Alianza para el Progreso y sea financiado de conformidad. De modo que, es urgente poner en marcha el proyecto y, comenzar los estudios para la nueva extensión al Océano Atlántico. Afortunadamente, todos los estudios necesarios para la rehabilitación del Ferrocarril del Pacífico de Nicaragua ya han sido hechos.

## OBSERVACIONES Y CONCLUSIONES

I.—Es muy dudoso que en las presentes condiciones se obtengan fondos para la rehabilitación del presente ferrocarril del Pacífico de Nicaragua, aunque haya suficiente justificación. Sin embargo, tales fondos PUEDEN OBTENERSE con seguridad para el "Nuevo Ferrocarril de Nicaragua". Aunque la rehabili-

tación del existente ferrocarril (F.C.P.N.) no es suficiente para llenar las necesidades de Nicaragua, el nuevo programa proveerá un sistema que llene estas necesidades, y al mismo tiempo, al aumentarse el tráfico ferroviario, aumentará el valor del F.C.P.N., lo que evidentemente garantizará que nuevamente será una operación que reporte ganancias. De modo que el nuevo programa es una solución ideal para las presentes dificultades del F.C.P.N.

II.—Los estudios para la rehabilitación del F.C.P.N. aconsejaban que podría ser necesario abandonar toda operación ferroviaria en el lago de Nicaragua, aunque tal abandono fuera un paso hacia atrás. TAL ABANDONO SERIA INCOMPATIBLE CON EL NUEVO SISTEMA. En realidad, el desarrollo del lago como una vía importante de transporte, que nunca ha alcanzado, quedaría por fin asegurado. El nuevo sistema representaba una solución ideal al problema de desarrollar el transporte lacustre y hacerlo parte del propuesto nuevo sistema ferroviario.

III.—El ferrocarril YA NO ES MONOPOLIO, de allí que, no es necesario que sea propiedad gubernamental. El valor e importancia política o estratégica del F.C.P.N. terminó cuando dejó de ser un monopolio, con la construcción de una carretera asfaltada en 1955 y 1956.

IV.—Las presentes entradas del ferrocarril son casi nulas. En realidad, opera con pérdidas y representa una carga para el gobierno. El nuevo proyecto LIBRARIA AL GOBIERNO de tan pesada carga financiera.

V.—La utilidad y el éxito del MERCADO CENTROAMERICANO dependen directamente de un adecuado transporte terrestre que en la actualidad no existe. Un sistema ferroviario integrado proporcionaría este elemento esencial y sería el medio más barato y rápido. El proyecto propuesto para "Un Nuevo Ferrocarril de Nicaragua" sería un paso para hacer posible este sistema centroamericano. Como el Lago de Nicaragua formaría un eslabón del "Nuevo Ferrocarril de Nicaragua", éste también podría formar un importante eslabón en el sistema ferroviario de Centroamérica.

VI.—La conclusión es que, el proyecto descrito para un "Nuevo Ferrocarril de Nicaragua" debe COMENZARSE INMEDIATAMENTE para terminarlo lo más pronto posible, para que nos traiga los incontables beneficios con poca dilación. El mundo anda ahora con pasos agigantados, y nosotros los nicaragüenses no podemos sentarnos a la vera del camino a ver el progreso pasar por otros países mientras nos quedamos estancados sin intentar hacer nada para obtener los mayores beneficios para nuestra patria.