

Entrevista con el Ingeniero Constantino Lacayo Fiallos

*** ES UN ERROR CONSTRUIR NUEVAS VIAS SI NO SE CONSERVAN Y MEJORAN LAS QUE SE TIENEN. * LA EXPANSION DE UN SISTEMA FERROVIARIO EN CENTRO AMERICA NO ES ECONOMICAMENTE ACONSEJADO. * LAS CANTIDADES DE DINERO CON QUE SE CUENTA PARA HACER INVERSIONES SON LIMITADAS Y LAS NECESIDADES QUE SE TIENEN SON MUY GRANDES. * YA PASO EL TIEMPO EN QUE LOS PAISES HACEN INVERSIONES QUE NO ESTEN JUSTIFICADAS ECONOMICAMENTE. * LA ALIANZA PARA EL PROGRESO, LISTA A ACOGER LA SOLICITUD DE ASISTENCIA TECNICA EN TODO PROYECTO. * LOS PROYECTOS TIENEN QUE SER CLAROS, BIEN CONOCIDOS Y BIEN JUSTIFICADOS. * NO VA A DETENERSE LA HISTORIA, SI NO SE QUIERE ENTENDER QUE HA TERMINADO UNA ERA Y QUE ES POSIBLE HACER UNA TRANSICION PACIFICA.**

El Ingeniero Constantino Lacayo Fiallos, graduado de la Universidad de Gante, Bélgica, Ex-Ministro de Fomento y Obras Públicas de Nicaragua, es actualmente miembro del Departamento de Operaciones Técnicas del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento en Washington, D. C. El Director de Revista Conservadora lo entrevista a continuación aprovechando su presencia en Nicaragua y la importancia de su labor en la División del Transporte encargado del estudio y preparación de los proyectos de carreteras, ferrocarriles, líneas de aviación y puertos que los países del mundo en desarrollo presentan al Banco para ser financiados. El prestigiado nombre del Ingeniero Lacayo Fiallos, sus conocimientos técnicos y sus sanas ideas de alta política dan trascendencia a sus declaraciones sobre los temas que abordamos.

P. — ¿Qué proyectos está financiando en Nicaragua la Institución a la que usted pertenece?

R. — Financia el Proyecto de Electrificación del Tuma, el de Irrigación en Rivas, los de servicios públicos de agua potable en Managua, carreteras y otros proyectos del Infonac.

P. — ¿En cuanto al Mercado Común Centroamericano que ha hecho su Institución?

R. — El estudio completo del sistema para esa integración es primordial y el Banco Centroamericano, con ayuda financiera del BIRF, está dando los primeros pasos para su organización. Acaba de enviar una Misión para integrar el Sistema de Radioteléfono.

P. — Siendo el Transporte un factor primordial en el desarrollo económico de una región, qué estudios y a qué conclusiones se han llegado a este respecto?

R. — Este estudio del Transporte va a revelar claramente que, hoy por hoy, las naciones de Centroamérica son

estados cuyas actividades se desarrollan en la olla del Pacífico y parece evidente que la consolidación de esta región debe ser el objeto primordial de este estudio.

P. — ¿Y en cuanto a las regiones del Atlántico, que se piensa?

R. — Que solamente donde aparezcan necesidades actuales indubitadamente es que deben construirse conexiones entre el Pacífico y el Atlántico, con el fin de evitar el atomizar las inversiones enfrentando costos de construcción de obras cuyo rendimiento económico sólo podría aparecer después de muchos años y gracias a la combinación de diversos esfuerzos económicos y técnicos.

P. — ¿Podría darnos algún caso concreto que sirviera de ejemplo para aclarar esa idea?

R. — Sí, señor. Ya hay evidencia que una conexión que permita a la República de El Salvador salir al Atlántico, por medio de una carretera a algún puerto del Norte de Honduras, tiene justificación económica.

Aquí en Nicaragua la terminación de la carretera al Rama, construcción del puerto del Rama, mejoramiento del Río Escondido y mejoramiento del puerto de El Bluff, serían, por ejemplo, inversiones aconsejables con el fin no sólo de promover de inmediato un comercio por el Atlántico de Nicaragua, sino también en el sentido de consolidar las inversiones hechas en la construcción de dicha carretera.

P. — ¿No serían aconsejables otras nuevas construcciones hacia la región del Caribe?

R. — No parecen aconsejables antes de obtener una buena red de transporte en todo el área del Pacífico, y asegurar la conservación y mejoramiento de lo construido. Es un error construir nuevas vías si no se conservan y mejoran las que se tienen.

P. — En el estudio del Transporte Centroamericano resulta tan aconsejable la construcción de carreteras como de ferrocarriles?

R. — Casi puede preverse que esos estudios aconsejarán la construcción de carreteras y no de ferrocarriles.

P. — ¿Por qué razón?

R. — Las necesidades de desarrollo metro a metro a la vera de las vías de comunicación; las necesidades de crear un medio flexible que ayude a la creación y aumento de producción; la limitada producción concentrada en una región; la limitada población concentrada en una región y los costos de transporte son factores que hacen casi evidente que la expansión de un sistema ferroviario en Centro América no sea una solución económicamente adecuada.

P. — ¿Cuál es el más barato de estos sistemas?

R. — Un estudio objetivo demostrará claramente que para mover una tonelada de carga por kilómetro en las limitadas áreas y poblaciones de Centro América es por carretera.

P. — ¿Ha oído mencionar el deseo de extender en Nicaragua la línea férrea del Pacífico hasta el Atlántico, en Monkey Point? ¿O también de San Miguelito a Monkey Point, usando intermedariamente "ferry-boats" en el Lago de Nicaragua?

R. — Con frecuencia lo he oído mencionar. Contestando a estos deseos yo diría que teniendo nosotros tan escasos recursos y tan escasa población deberíamos concentrar nuestros esfuerzos a completar las inversiones hechas en la Carretera al Rama para obtener una comunicación eficiente hacia El Bluff. El estudio económico de justificación revelará que extender el ferrocarril al Atlántico, o construir la combinación Ferries-San Miguelito-Monkey Point, crearía un déficit continuo en las operaciones de esos sistemas de transporte, porque no se podría cubrir los gastos de amortización, depreciación, intereses y operaciones de ellos.

Para los escasos recursos con que contamos hay que ser avaros en las inversiones de los dineros públicos que tanto se necesitan para el desarrollo de la educación, saneamiento y aumento de la producción agrícola e industrial.

P. — Pero nos parece indispensable que se mejorren los transportes en el Lago de Nicaragua. ¿No tiene usted esa apreciación?

R. — Desde luego, puesto que esta vía de comunicación adecuadamente organizada ayudaría al desarrollo de todo el capital invertido en el pasado en las costas e islas de dicho Lago y revitalizaría la economía de Granada, la cual da las espaldas al Lago.

P. — ¿No sería útil emprender un estudio de este transporte, y si lo fuese cuáles serían las indicaciones que podrían derivarse?

R. — Ese estudio indicaría los puertos a construir y los tipos de navegación que darían un rendimiento que despertara las inversiones ya hechas, provocara un desarrollo de toda la olla del Lago, similar a la que contemplamos a la vera de la carretera Managua-Granada.

P. — ¿De los muelles, que nos dice?

R. — El tipo de los muelles deben ser cuidadosamente determinados para que con una inversión mínima se obtenga un rendimiento comercial máximo, es decir, si el centro de contacto fuese Granada entonces habría que estudiar coordinadamente los diferentes puertos en el Lago que vendrían a alimentar el puerto de Granada. El hacer una inversión aislada, abandonando el resto, no permitiría obtener el resultado económico que se espera.

P. — ¿Qué opina usted del sitio en que va a reconstruirse el Muelle de Granada, que es el mismo donde lo hicieron los españoles hace cuatrocientos años?

R. — Sería conveniente ver si con las nuevas técnicas de navegación y movimiento de carga, se podría encontrar otro lugar adecuado que a un costo reducido pudiera dar la facilidad de establecer un puerto comercial. Un puerto comercial es aquel al que se tiene acceso en todo tiempo, y en el que se puede cargar y descargar en todo tiempo, independientemente de vendavales, independientemente de los vientos, e independientemente de todas esas situaciones aleatorias que lo que únicamente hacen es elevar el costo del transporte. No es sin estos estudios que se puede asegurar que el dinero invertido traiga el desarrollo comercial de Granada.

P. — Y a propósito de esta región del Lago, ¿se ha abandonado para siempre el viejo sueño de la Canalización del Río San Juan?

R. — Respondería con el mismo criterio que he expuesto

sobre las obras que se construyen para derivar un beneficio económico; si las cantidades que se han de invertir son demasiado grandes para los beneficios que van a recogerse, creo que no debe construirse; si el volumen de producción lo justifica, es decir, si el capital que se ha de invertir, incluyendo la depreciación, los intereses y costos de operación, resulta productivo, entonces valdría la pena canalizar el Río. Pero en el mundo moderno ya no se hacen inversiones que no estén económicamente justificadas, no solamente teniendo en cuenta la producción actual sino también teniendo en mente la producción potencial, la cual se averigua haciendo investigaciones en los diferentes campos, o sea en la agricultura o producción agrícola, en la minera, etc. De esta manera se enfrenta la construcción de proyectos de desarrollo en los tiempos modernos, y la razón es muy sencilla: las cantidades de dinero con que se cuenta para hacer inversiones, son limitadas; y las necesidades que se tienen son muy grandes. Se necesita de un criterio sano que indique, para poder invertir, la justificación de una producción actual y potencial. Sin esa producción el proyecto sería como construir un edificio que se derrumbaría por no producir las rentas suficientes con que mantenerse en pie; o pasaría a ser una carga en los presupuestos nacionales, carga que impediría otras actividades de desarrollo por mantener un déficit en actividades improductivas.

P. — Parecería con ello que estuviésemos en un círculo vicioso: para justificar un trabajo, primero hay que ver si es un negocio que produce o podrá producir. Para saber si es negocio que produce es necesario gastar en el estudio, que en este caso, de la conveniencia de la Canalización del Río San Juan no está en la actualidad en el tapete de estudio que nosotros sepamos. Por qué no se hacen esos estudios?

R. — Esos estudios se han hecho, no una sino varias veces, con la cooperación del Gobierno Americano.

P. — ¿Dónde está, entonces, la dificultad?

R. — Además del costo de construcción, es en las obras de conservación y en lo que costaría anualmente mantener ese canal limpio de las arenas que arrastran los ríos que vienen de la región volcánica de Costa Rica, donde radica el problema. Tendría que mantenerse un dragado casi continuo, una limpieza incesante, lo cual significaría cargar el costo de ese dragado al tonelaje que usase esta vía y al cargarse ese costo el movimiento del tonelaje por allí saldría tan caro que automáticamente buscaría otra vía para desplazarse, en virtud de la libertad comercial. Yo conozco puertos fluviales que se han aferrado en ser puertos marítimos siendo puertos fluviales y a pesar de grandes inversiones no han podido desplazar otros puertos marítimos cercanos que mueven las mismas toneladas a un costo menor.

P. — Es lógico que las inversiones se hagan don-

de más pronto produzcan una bienandanza para la economía nacional. ¿Cómo, entonces, se enfrentan los países en desarrollo a sus grandes problemas, sin la preparación de proyectos claros y nítidos?

R. — Sin ellos no se puede determinar el volumen de capital a invertir en las obras y rendimientos que van a derivarse de ellas. Esto hace evidente que para producir una obra de calidad A es necesario tener un conocimiento de calidad A. No se puede obtener una construcción, una obra de gran calidad, sin los elementos necesarios para obtener esta gran calidad que se espera. Por lo tanto, para obtener esta gran calidad se necesita preparar los proyectos. Si no se tiene el personal adecuado para prepararlos hay que conseguirlo. Ya pasó el tiempo en que los países hacen inversiones que no estén justificadas económicamente, puesto que en los países en desarrollo el problema estriba en lo económico y social. Por lo tanto, los proyectos tienen que ser claros, bien conocidos, bien justificados para saber el volumen del capital a invertir y que produzca beneficios actuales y potenciales.

P. — ¿Y para obtener el capital a invertir en la preparación de esas investigaciones, qué debe hacerse?

R. — Allí están los brazos abiertos de la Alianza para el Progreso, para acoger la solicitud de asistencia técnica en esos proyectos. De esta manera el proyecto será conocido, debidamente estudiado y los fondos que en ello se inviertan serán manejados con honestidad y eficiencia. Estos son puntos básicos: hay que comprender que un pueblo como los Estados Unidos que ha creado el magnífico instrumento que se llama la Alianza para el Progreso, lo ha creado como el resultado del esfuerzo de los impuestos que paga el ciudadano americano, y es evidente que ellos tienen el deseo de que esta ayuda sea efectiva y pueda resultar en beneficio de estas regiones.

P. — Desafortunadamente se desconfía en muchos sectores del verdadero espíritu que anima la Alianza para el Progreso; se toma como que tan sólo significa en bien de los Estados Unidos, desestimando el beneficio que nos acarrea a nosotros la combinación de ambos esfuerzos. ¿No es esto cierto?

R. — En efecto, esos sectores no parecen comprender lo que Estados Unidos y América Latina son entre sí geopolíticamente puesto que tienen en común la misma civilización Occidental sin más barreras que las de tres lenguas diferentes: Inglés, Español y Portugués. Los Estados Unidos no son una democracia extática sino dinámica. Observando los hechos basta recordar cómo procedían en 1860, o en 1900, o antes de la Primera Guerra Mundial, o durante la Depresión, o durante la Segunda Guerra Mundial, o después de la Guerra de Corea y se ve la permanencia de los principios de su Constitución en constante perfección.

miento de la aplicación de una democracia dinámica. La eliminación de las barreras raciales que la humanidad ha enfrentado por miles de años no ha logrado obtenerse en los Estados Unidos. Es verdad, pero me pongo a pensar que si hace dos mil años Alguien predicó que los hombres eran libres fue necesario que transcurrieran 1863 años para que la esclavitud empezase a desaparecer.

P. — Todo el sentido de la Alianza para el Progreso está basado en la cooperación, pero para la feliz realización de sus propósitos no basta la cooperación que presten los gobiernos de nuestros países que no cuentan con respaldo popular. Si el individuo es la pieza más importante de toda esa maquinaria, cómo echarla a andar si el individuo falta por opositor al Gobierno que no lo represente y al que más bien es antagónico?

R. — Responder en detalles no es difícil pero trae una desavenencia entre nosotros. Una desavenencia porque sería obtuso de mi parte no ver que ha habido progreso en Nicaragua, durante estos años en que he estado ausente. Se ha mantenido la paz y las masas populares van mejorando de condición aunque no en la dimensión total que sería de desearse. Pero hay una tendencia hacia allá. Vuelvo al mismo principio de antes: Si ciertos principios, como la libertad humana, apenas llegaron a ser aceptados después de más de 1800 años de establecidos, no es posible esperar que puedan producirse cambios tan radicales en la preparación de las masas en países donde es tan grande el porcentaje del analfabetismo. Dígame usted, cuál es el porcentaje universitario de Nicaragua?, cuál es el porcentaje de bachillerato?, cuál es el porcentaje de los que saben leer y escribir? Nos encontramos que probablemente sea un cuatro por mil el porcentaje profesional en Nicaragua. Y si a este porcentaje tan escaso del que se puede disponer se le resta el que se enferma y envejece y el de tantos que sólo buscan resolver sus problemas personales inmediatos sin contar con la preparación necesaria para resolver los problemas en común, tenemos que admitir que no importa cuál sea el gobierno siempre habrá una escasez de elemento intelectual con que operar, lo cual nos coloca ante la siguiente alternativa: o se imponen las cosas que deben hacerse para bien, o se logra la unión del elemento más pensante en busca de avanzar el progreso de estas tierras con las menores fricciones posibles.

P. — Ese elemento pensante es el líder al que siguen las masas, pero dejaría de serlo en el momento en que preste su cooperación al gobierno, puesto que su liderazgo precisamente depende de su oposición al gobierno y por el desprestigio que causa toda cooperación con el mismo, por muy altas que sean sus miras. Cómo obtener entonces la cooperación de ese

elemento pensante que por naturaleza es político?

R. — Su pregunta es siempre muy interesante y me da la oportunidad de generalizar. Hay que tomar en cuenta el momento histórico que viven los países Latinoamericanos. Quien conozca nuestra historia y esté al corriente de los sucesos internacionales actuales ve con claridad que América Latina está terminando una era y comenzando otra. Si los elementos preparados no quieren comprender que es posible hacer una transición pacífica, no va a detenerse la historia. El cambio de una era es un hecho. Seré más explícito. Nuestro caso es diferente del fenómeno que se ha producido en el África con los movimientos de independencia que se han sucedido, porque la mayoría de los extranjeros radicados allí han abandonado esas tierras. Entre nosotros basta saber la mayoría de los apellidos en cada rincón de Nicaragua para ver claramente que los que mantenían el poder colonial se quedaron aquí y lo tomaron en sus manos. Después de ciento cuarenta años es natural que venga una transformación en favor de una mayoría que no había tenido acceso al poder, ni a sus beneficios.

P. — Se refiere usted al surgimiento de una clase media que ha nacido con la mecanización de la producción como factor dominante para dirigir la economía de nuestros países?

R. — Se trata de cambios, de cambios económicos, de cuestiones comerciales e industriales, para con ellas poder levantar el nivel de vida, para poder ahorrar, y para poder obtener lo que todos aspiramos que es cierta bienestar que trae también la felicidad espiritual. Por consiguiente, no se pueden esperar en nuestros países subdesarrollados esta clase de resultados si se opera estableciendo un negocio, digamos, a las puertas de la pobreza de un asilo, porque a la tarde el negocio estaría quebrado.

P. — En otras palabras, el énfasis está en cuestión de planeamiento?

R. — Tan es así que ahora, al regresar de vacaciones a Nicaragua, he tenido la satisfacción de ver que lo que planeamos en 1950, en materia de construcción de carreteras, en materias de medios de comunicación —teléfonos y telégrafos—, en electrificación, en riegos, en urbanismo, ha seguido caminando con las naturales dificultades que se presentan en nuestro país y creo que se están haciendo esfuerzos para continuar en otros nuevos campos de desarrollo.

P. —Cuál de todas esas planificaciones que se llevan a cabo le parece la más interesante?

R. — Quizás sea la electrificación del Pacífico. Esto permitirá un desarrollo de las industrias primarias nuestras, es decir el desarrollo de las industrias basadas en las materias primas que nosotros producimos, lo cual nos ayudará a traspasar parte del elemento campesino a las ciudades e incorporarla al elemento industrial, pu-

diendo, gracias al mayor volumen y valor de la producción mejorar de salarios y elevar los niveles de vida.

P. — Y con respecto a proyectos que redunden en beneficio de la integración centroamericana?

R. — Me parece interesante el proyecto mediante el cual se conecta Chinandega con Punta Cosigüina para reducir la distancia del transporte de los productos de las fértiles tierras de Occidente, León y Chinandega, hacia El Salvador que, por la concentración de población que va alcanzando, tendrá necesidad de la producción de esas áreas.

P. — Qué nos dice de la conexión entre Chinandega y Las Segovias?

R. — Las Segovias, actualmente, no pueden exportar su producción con bajo costo por la enorme vuelta que tienen que dar, y Chinandega al salir por el Valle de Condega ayudará, indudablemente, al desarrollo de toda la región de Telpaneca, San Juan de Telpaneca, Ocotal y lo que todavía nos queda del Valle de Jalapa y las cabezas del río Segovia.

P. — A propósito de mejorar el transporte de pasajeros en Centro América, usando la carretera Interamericana que ya ha llegado a una etapa de facilitar el transporte de vehículos pesados y confortables para pasajeros ha tenido conocimiento del interés de la Greyhound por recorrer esta área?

R. — He tenido conocimiento de que hay intereses de capital combinado con capitales centroamericanos en mejorar el transporte de pasajeros. Creo que es muy interesante y debería para nosotros tener todo el apoyo eliminando cuanto posible las trabas aduaneras y de inmigración pero, indudablemente, va a tener sus resistencias.

P. — ¿Por qué motivo?

R. — En general, el transporte por carreteras en todos nuestros países adolece del defecto de no estimarse los costos. A mí me ha tocado hacer investigaciones en varios de nuestros países sobre la organización de esta industria y me he encontrado con algo que es curioso pero general. Dividamos el transporte en transporte de carga y transporte de pasajeros. El transporte de carga se hace en camiones, cuyos propietarios son personas de mucha experiencia en cuanto al volante pero de escasa experiencia económica y entonces resulta que ellos, al hacer sus inversiones, no toman en cuenta la depreciación, la amortización y los intereses, y únicamente reparan en gastos personales y de administración con el resultado que al cabo de unos dos o tres años de estar operando terminan por

perder el camión y desaparecen enseguida. Y otros que han estado en contacto con esas personas, se entusiasman a su vez, consiguen la financiación de un camión, que luego también desaparece en los próximos dos o tres años siguientes. Todo ello se debió a que en realidad era ficticio el costo que estimaron del transporte por no considerar la destrucción de capital que no se repone y que a la postre la pagan las personas inexperimentadas en esta clase de negocios. Lo mismo creo que pasa en la organización del transporte de pasajeros. Prueba está que, salvo dos o tres personas, con aptitudes especiales han logrado alcanzar relativa estabilidad en sus negocios de transporte y así ninguna puede tener una expansión y mejora continua, financiada por el mismo negocio.

P. — Cuál es el defecto de que adolecen nuestros países en ese sentido?

R. — La mayoría de los transportes por carreteras en nuestros países no tienen tarifas que representen los costos o no tienen los capitales necesarios para mantener y renovar sus equipos. Al venir la Greyhound, que será una de las primeras grandes aportaciones para acercar a estos países entre sí, se va a encontrar con el problema de que sus tarifas han de ser altas para mantener un alto nivel y se encontrarán con una concurrencia de pasajeros que no puedan darse el lujo de viajar tan cómodamente a ese precio. La compañía tendrá entonces que limitarse al transporte de pasajeros que sí puedan pagar sus servicios.

P. — Donde se establecerá ese tráfico?

R. — Eso se va estableciendo a medida que se haga, pero con toda probabilidad el tráfico principal será entre los países vecinos, a medida que se vayan estabilizando y desarrollando, estableciendo fáciles cruces de fronteras, facilidades de hoteles, mejorando el saneamiento y alimentación. Es, entonces, que se atraerán a pasajeros de distancias más lejanas, digamos de México, para recorrer hasta Panamá y de Panamá recorrer hasta México y después a los Estados Unidos. Pero, como digo, no es suficiente el bus. Se necesita establecer una permanencia de servicio, mediante facilidades adecuadas para que el turista encuentre un viaje confortable y no un viaje penoso. El recorrido de los Estados Unidos a Nicaragua me imagino que se hará en unos doce días, viajando constantemente, y si el viaje no se hace atractivo pudiera suceder por la primera vez que el turista soportara el sacrificio por mera curiosidad. Pero el negocio está en la afluencia de turistas, negocio que emprenda una organización no de país centroamericano a país centroamericano sino en conjunto para así poder eliminar los fastidios de cruces de fronteras y las incomodidades de no encontrar alojamientos confortables, condiciones sanitarias apropiadas y alimentación adecuada y presentar de conjunto las verdaderas pocas atracciones que podamos tener.