



Vista panorámica del antiguo y nuevo Muelle de Corinto.

Introducción al Desarrollo Básico de Nicaragua

La preocupación cada vez más extendida en la opinión pública nacional sobre asuntos relacionados con la materia económica es un hecho evidente. Son muchos los artículos periodísticos y las entrevistas radiales que expresan este inusitado interés. REVISTA CONSERVADORA, haciéndose eco de tales inquietudes, ha empezado a ocuparse preferentemente de divulgar temas económicos conectados con la realidad nicaragüense. Si en números anteriores han aparecido en nuestra Revista, en forma esporádica, artículos que tratan tales asuntos, desde el número anterior a éste hemos dado especial énfasis y cobertura a tan importante materia. Ocurre en Nicaragua, que la formación de nuestros dirigentes ha estado orientada en el pasado a cuestiones especulativas o prácticas ligadas estrecha y unilateralmente con la política inmediata. La preparación de nuestros líderes en cuestiones económicas ha sido hasta hace poco descartada como inútil o cuando más como responsabilidad de técnicos especializados. No hay duda que en nuestro ambiente político existe un gravísimo vacío en este sentido. Así por ejemplo, la aceptación del hecho contundente que los países en vías de desarrollo tienen al fin y al cabo la forma de Gobierno que corresponde al grado de evolución socio-económica de sus instituciones, ha costado imponerse. Y aunque los planteamientos filosóficos e ideológicos, como cuestión previa, tienen que seguir precediendo a la organización de cualquier plan organizado de soluciones, es también claro que aquellos tienen que iluminar fundamentalmente los problemas del campo económico. Para el Partido de Gobierno no ha sido difícil conseguir oportunidades para fomentar ese tipo de cultura. Suman ya centenares los técnicos y expertos que administran oficinas del Estado y los requisitos de profesionalización en materia económica es ya una cualidad exigida. En cambio, para la Oposición resulta difícil y costoso el acceso a tales oportunidades de preparación, tanto más grave cuanto que hoy en día la responsabilidad de dirigir un

Gobierno exige el conocimiento si no el dominio de los aspectos fundamentales de la Economía.

En todo caso resulta interesante investigar el porqué de este despertar del interés por asuntos, tales como, desarrollo económico, planificación, etc. Sin duda alguna que el estímulo más importante debe buscarse en las oportunidades ofrecidas recientemente a estos países para la financiación y la ayuda técnica de sus planes de mejoramiento. Porque no sólo resultan expeditos en su trámite, bajos en sus tasas de interés, razonables en las garantías exigidas, los préstamos que ahora se consiguen en el mercado internacional de capitales. Ha habido también en cambio fundamental en los objetivos de las inversiones mismas. Ya no bastan las empresas que propiamente conducen a la mejoría económica, sino que también la "dimensión social" es un factor tenido en cuenta. Ahí está, por ejemplo, el Fondo Fiduciario de Progreso Social organizado por los Estados Unidos a través del Banco Interamericano de Desarrollo. La fundación del Banco mismo no fue tarea fácil. Todos recordamos los esfuerzos latino-americanos por conseguirlo desde la Conferencia Económica de Buenos Aires de hace diez años. Hoy en día, el referido Fondo Fiduciario se interesa por financiar inversiones que de sobra se saben son de escaso rendimiento económico, tales como, la instalación de aguas potables, el alcantarillado, la vivienda proletaria, la educación popular, etc., y que forzosamente han de darse no sólo a tasas de interés y amortización bajísimas sino a plazos extraordinariamente largos. Todas estas oportunidades encausadas para América Latina a través de la Alianza para el Progreso y las demás que están actualmente tramitándose por intermedio de Francia, Italia, Gran Bretaña y Alemania, han aguijoneado el interés de estos países y de sus líderes que ya no ven la miseria como una situación de eterna desesperanza y que empiezan a ver sus disputas enconadas de tipo doméstico, como atrasos desafortunados en la gran tarea de reconstrucción nacional.

Para llegar a esta situación de cooperación internacional de las grandes potencias industrializadas con estos pequeños países, han tenido que vencerse muchos obstáculos y muchos mecanismos mentales congelados. Porque si el sistema Interamericano debiera sobrevivir era forzoso que fuese más allá de las declamaciones doctrinales y el mecanismo jurídico y la vinculación geográfica, para que asumiese su unidad de destino. Resultaba a este respecto cada vez más evidente que mientras subsistiesen las extremas desigualdades en los niveles económicos y sociales entre estos países que integran el sistema, no podría crearse ese vínculo de solidaridad sincera tan necesaria en el momento de las grandes crisis históricas.

Sin embargo, la tarea de ayudar a estos países, exige como cuestión fundamental que acepten la necesidad del cambio y que reconozcan la urgencia de reformas. Son las dos caras inseparables de la moneda del progreso. Las nuevas oportunidades de crédito no podrían servir para mantener dentro de cada uno de los países la misma desigualdad socio-económico que los dirigentes latinoamericanos venían denunciando en la escala inter-americana. De ahí que en el artículo 1º del Estatuto del Fondo Fiduciario de Progreso Social, se establezca en armonía con la Carta de Bogotá y los doce puntos de la de Punta del Este, que los fondos servirán para apoyar los esfuerzos de aquellos países latinoamericanos que estén dispuestos a iniciar o ampliar mejoras institucionales efectivas y tomar medidas para utilizar eficazmente sus propios recursos con miras a alcanzar un mayor progreso social y un crecimiento económico más equilibrado. Ya no se trata solamente de la responsabilidad social y de la solidaridad humana de los países industrializados con los en vías de desarrollo, sino de las élites y dirigentes locales con sus mismos ciudadanos.

Planteadas así las condiciones de ayuda, lo que sigue es planificar la acción y la operancia. En Nicaragua hasta la venida de la misión del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento en 1951 no se había hecho un estudio exhaustivo de la realidad del país y sus necesidades más inmediatas con un criterio de prioridades. Fruto de aquella misión es un volumen de difundida circulación que sirvió de pauta exploratoria de nuestros recursos y limitaciones.

Cumplida esta etapa preliminar, se impo-

nía la necesidad de empezar echando las bases de lo que ha dado en llamarse las "infraestructuras" o sea el establecimiento de aquellos pontones o carriles sobre los cuales había de deslizarse el progreso. Rostow ha llamado a aquellas, las condiciones del "despegue". Las facilidades de carreteras expeditas y permanentes y demás medios de comunicación; la disponibilidad de energía eléctrica y la existencia de adecuadas facilidades portuarias, constituyen lo que antes hemos llamado las "infraestructuras". Para un país como Nicaragua de economía fundamentalmente exportadora y, además, agrícola, estas condiciones no sólo resultan básicas, sino indispensables. Todos los nicaragüenses recuerdan lo que pasó durante los años en que la producción algodonera y cafetera batió los récords previos y se encontraban almacenados en los Puertos, inmovilizados por falta de facilidades portuarias los referidos artículos de exportación, que representan más del 50% de la fuente de nuestras divisas. Por otra parte, la falta de conexión de las áreas rurales con las arterias que desembocan en los puertos, han hecho en el pasado una tarea difícil el transporte de los productos agrícolas.

En el pasado número, REVISTA CONSERVADORA presentó, lo que pudiéramos llamar los fundamentos y objetivos del programa Alianza para el Progreso a la luz de sus más connotados documentos. En aquella ocasión fueron tratados aspectos tales como las condiciones actualmente existentes en Nicaragua que hacían de urgencia la aplicabilidad de los difundidos doce puntos de la Carta de Punta del Este. Otros autores, vincularon las doctrinas de Mater et Magistra con los plantamientos de la Carta de Punta del Este sobre las obligaciones de los países industriales con aquellos en vías de industrialización. En la presente edición presentamos en forma objetiva el material disponible en las agencias responsables y respectivas, sobre los puntos básicos enunciados, o sea sobre Carreteras, Puertos y Energía Eléctrica. Dejamos a nuestros lectores la tarea de evaluarlos, analizarlos y criticarlos, para que saquen sus propias conclusiones.

CARRETERAS

El informe oficial del BIRF en 1951 descartó, por razones económicas, el mantenimiento de un programa de intensificación de los servicios del Ferrocarril del

Pacífico. A lo más propiciaba un plan de mantenimiento mínimo mientras el programa de carreteras fuese realizado. La razón fundamental de la referida misión era que el costo operativo de un ferrocarril que tenía tan pocos kilómetros, era demasiado alto en comparación con el mantenimiento de buenas carreteras. Las estadísticas de transporte de carga y pasajeros revelaban que una disminución de volumen era inminente, pues el costo por tonelada transportada era el doble de la llevada por camión. Sin embargo, la movilización de carga pesada tal como los aceites, seguiría siendo más conveniente transportarla por ferrocarril. A base de este informe fue posible conseguir del BIRF y de otras agencias gubernamentales de los Estados Unidos, un sustancioso grupo de préstamos para carreteras que inicialmente ascendió a 22 millones de dólares y que cubría la financiación de la carretera Managua-León-Chinandega-Corinto; Managua-Masaya-Granada y la terminación de la León-Poneloya. Asimismo con la formalización de los arreglos financieros en calidad de préstamos adelantados por los Estados Unidos para la construcción de la carretera al Rama, como compensación de la falta de utilización de la opción canalera, se abrieron grandes perspectivas para una amplia construcción de caminos públicos para Nicaragua. Préstamos posteriores hicieron posible la extensión de la red a regiones del interior para ligarlas con las arterias principales.

LA CARRETERA AL RAMA

Con respecto a la carretera al Rama recordemos lo que a propósito de ella informaron los expertos del BIRF. Señalaban que los argumentos de rendimiento económico habían sido exagerados respecto a tal proyecto. Por una parte el grueso del volumen del comercio de la costa del Pacífico de Nicaragua es con los puertos de ese mismo océano de los Estados Unidos, el lejano Oriente y otras áreas, las cuales eran más convenientemente servidas a través del puerto de Corinto, de San Juan del Sur y Puerto Somoza que por el de Río Escondido. En segundo lugar con el abandono de las plantaciones de banano y el agotamiento de los recursos madereros, la economía de la Costa Atlántica estaba en franca decadencia. Hasta que un programa de largo alcance de desarrollo regional comenzara a rendir sus efectos en la Costa Atlántica, ésta tendría poca capacidad para la producción de artículos

exportables. En tercer lugar, las tarifas de transporte en Centro América son ordinariamente determinadas más por los carteles internacionales de dueños de barcos que por los costos verdaderos calculados a base de la distancia y la velocidad. Por último la naturaleza, tamaño y productividad de los recursos en el área comprendida entre Villa Somoza y el Rama son muy inciertos. Además debe recordarse que la escasa profundidad del canal de Río Escondido no permitirá barcos encima de un calado de 15 pies y por lo tanto sólo unas pocas miles de toneladas podían ser movilizadas del Rama. Hasta la fecha el costo de la carretera al Rama es de 55 millones de córdobas, los cuales han sido pagados en un 100% por los Estados Unidos.

EL PLAN ACTUAL DE DESARROLLO VIAL

El plan que en estos últimos años viene realizando el Ministerio de Fomento está dedicado a aquellos proyectos camineros que por falta de dinero no pudieron realizarse en la primera etapa, debido a una contracción a última hora del préstamo conseguido en los Estados Unidos para aquél entonces. Tal es el caso de los departamentos fronterizos con Honduras; la región norte del departamento de León y Chinandega y de algunas pequeñas ciudades cercanas a Managua a las cuales el Ferrocarril ya no puede darles todo el servicio necesitado. Se calcula que este plan que dejamos esbozado durará un quinquenio en su desarrollo y se estima su costo en 10 millones de dólares que servirán para habilitar un poco más de 250 kilómetros de carreteras. Conviene a este respecto distinguir la siguiente clasificación de las carreteras proyectadas: carreteras nacionales de segunda clase (para servir a ciudades con más de 25 mil habitantes); carreteras departamentales de primera clase que acorten las distancias desde algunas ciudades y zonas a las carreteras troncales; las carreteras departamentales de segunda clase para servir a ciudades que dispongan de 5 a 10 mil habitantes para que unan así a los principales municipios con las respectivas cabeceras departamentales.

Con este plan se beneficiarán importantes zonas productoras del país. Así por ejemplo los departamentos de León y Chinandega que contribuyen con el 82.4% de la producción nacional algodona; los departamentos de Jinotega y las Segovias, Boaco y Chontales que producen el 50 por ciento de la producción nacional del café y

el 68.4 y 61.5% de la producción de frijoles y maíz respectivamente. Finalmente las zonas de Carazo, Granada, Masaya y Rivas que produce el 62.9% de la producción total de arroz etc. Para mayor ilustración damos la lista de las carreteras incluidas en el mencionado plan vial en desarrollo y del cual sólo se ha cumplido una pequeña parte:

San Marcos-Masatepe	La Paz-El Tempate
Yalagüina-Ocotol	Rivas-Tola
Chinandega-Puente Real	Isla de Ometepe
Telica-Los Zarzales	Los Zarzales-San Isidro
Las Piedrecitas-Jiloá	Jiloá-Mateare-La Paz

En términos generales el objetivo final del nuevo plan vial es ayudar al crecimiento de la producción agrícola que ya tienen un cierto desarrollo.

LA CARRETERA INTER-AMERICANA

Podemos dividirla en dos partes: la del Norte que nos conecta con Honduras y la del Sur con Costa Rica. La primera, totalmente pavimentada que va de Managua al Espino y que tiene una longitud de 236 kilómetros. La segunda tiene 147 kilómetros igualmente pavimentada y que va desde Managua hasta el empalme con Peñas Blancas.

Durante el decenio de 1952-1962 el Gobierno de Nicaragua gastó en la construcción del trazo por Nicaragua de la dicha carretera Interamericana la suma de 31 millones de córdobas o sea con el 33% del costo total; el resto lo pusieron los Estados Unidos, o sea el 67%. Esta inversión del Gobierno de Nicaragua en la carretera Interamericana es el 32% del costo total invertido en caminos y carreteras en el país. Por lo demás la financiación de gran parte del costo que a Nicaragua correspondía asumir en la carretera Interamericana, fue logrado a través de varios préstamos otorgados por el Banco de Reconstrucción y Fomento que suman alrededor de ocho millones de dólares.

PUERTOS

El volumen de carga, tanto de exportación como de importación manejado en los puertos de Nicaragua, tanto en el Atlántico como en el Pacífico era tan pequeña hace diez años que si sólo se tratase de manejar esa cantidad, no se justificaban nuevas inversiones de mejoramiento portuario. Sin embargo desde aquella fecha se veía venir un incremento des-

proporcional en el volumen anual de la carga manejada. Lo que dejamos dicho se ilustra mejor si se recuerda que para 1950 el total de toneladas de carga fue de 239,600 toneladas y que en cambio al año siguiente se produjo sorpresivamente un aumento que casi llegó a ser del 20%. Esta situación hizo crisis pocos años más tarde cuando la carga embarcada o desembarcada en el puerto de Corinto que maneja prácticamente el 80% del tonelaje total, permanecía embotellada en las bodegas, puertos y calles de acceso al mencionado puerto. Como por otra parte la importancia de los puertos del Atlántico era reducida y como además San Juan del Sur por su poco calado no permitía una ampliación de sus facilidades debido al costo alto de tales trabajos, quedaba Corinto como la mejor alternativa en los planes de desarrollo de las facilidades portuarias. Esto era evidente desde luego que el Lago de Nicaragua había pasado a menos como arteria importante de comunicación entre los departamentos que bordean su costa al experimentarse un desplazamiento del movimiento de carga y pasajeros por la recién construida carretera Interamericana. Nada refleja mejor esta situación que las cifras cada vez menores del volumen de transporte y de pasajeros manejado por el Ferrocarril del Pacífico que como se sabe es la Empresa que controla más del 75% del volumen de carga de la referida zona. Prácticamente el Lago de Nicaragua quedaba reservado para aquellas zonas desconectadas por razones geográficas como la Isla de Ometepe y el puerto de San Carlos. Por otra parte el Puerto de Masachapa fue desechado categóricamente por cuanta misión técnica trajo el Gobierno de aquella época. Y por lo que hace al Puerto Somoza fue esta una aventura del Presidente de aquel entonces que quiso mantenerlo contra viento y marea a pesar de sus pobres instalaciones y facilidades portuarias. Quedaba sólo Corinto como dijimos antes como el sitio preferible para el mejoramiento de las infraestructuras a nivel portuario.

La tarea de este remodelamiento de Corinto venía haciéndose impostergable. La sólo existencia de un muelle, donde atracaban costado a costado un buque-tanque y uno de carga era suficiente para temer incendios o explosiones en cualquier momento. No existían grúas en tierra ni tampoco facilidades de acceso para el transporte mecanizado de la carga a los costados del

barco. Las instalaciones existentes en 1950 eran prácticamente las mismas de 80 años atrás en que fueron construídas. Consistían en un viejo muelle de 511 pies de largo por 51 de ancho conectado a tierra por otro pedazo de muelle en forma de codo que tenía 18 pies de ancho por 328 de largo, sosteniendo dos vías ferreas que ocupaban prácticamente todo el ancho de dicho codo. Finalmente las bodegas de los agentes aduaneros se encuentran diseminadas por toda el área del puerto y ciudad de Corinto. Esto había colocado a las mismas en sitios distantes de las bodegas de la Aduana.

Para cumplir con la exigencia del desarrollo agrícola el Gobierno de aquél entonces obtuvo un préstamo del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, que obligó a la organización de una Autoridad Portuaria de carácter autónomo. Así se consiguieron los 3.200.000 dólares para el desarrollo del puerto de Corinto que se usaron en la construcción de un muelle de concreto de 370 metros de largo por 22,5 de ancho; construcción de dos bodegas de tránsito; de un patio de concreto para almacenaje de mercaderías que no requieran estar bajo techo. El Gobierno por su parte financió la construcción de una carretera que une Corinto con el resto de las ciudades importantes del Pacífico, lo mismo que hizo instalaciones de agua potable, electrificación y comunicación telefónicas automáticas con la capital.

Las profesías de los técnicos del Birf se encuentran ahora totalmente justificadas si se recuerda que el movimiento total de carga por el Puerto de Corinto es de 538 mil toneladas, más del doble de hace una década. Sin embargo, el Puerto de San Juan del Sur necesita una mayor atención porque el desarrollo del sur de Nicaragua con los proyectos de irrigación de Rivas;

el incremento de la industria ganadera tradicionalmente alta en aquella zona; puede requerir en el cercano futuro mejores facilidades en aquel bello puerto del Pacífico. Lo indicado sería iniciar estudios sobre el costo de un drenaje para ver si el país puede acometerlo en fecha próxima o por lo menos empezar a prepararse para ello a fin de que barcos de gran y mediano calados puedan atracar al muelle. Otra inversión en facilidades portuarias que se avecina en la del Puerto en el Rama con el necesario drenaje de la boca del Río Escondido, lo mismo que la hechura de un canal a través de la Babía de Bluefields y desde luego el muelle respectivo en el primer lugar.

ENERGIA ELECTRICA

En un país donde las reservas de carbón y petróleo si no existentes, por lo menos se desconocen, es natural que la solución del problema de producir más energía se haya concentrado en la utilización de caídas de agua, naturales o aprovechadas por el hombre. Desde el año de 1951 una investigación muy preliminar efectuada por US. Bureau of Reclamation estableció como potencialidades en este sentido el Lago de Managua a nivel del río Tamarindo; el río Tuma y el Lago de Nicaragua. De todas ellas se escogió como la más viable y barata la del Río Tuma. Sin embargo, aunque esto resolvía un programa de gran alcance, no atacaba los aspectos inmediatos del problema desde luego que la utilización de las aguas del Río Tuma tardarían por lo menos 10 años y mientras tanto las necesidades de energía del país y especialmente de Managua seguían en aumento. Este punto de la creciente demanda de energía eléctrica puede apreciarse estudiando el gráfico siguiente:

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1956	1958	1959
PODER ELECTRICO										
Capacidad general (MW)	26	26	26	33	38	40	42	43	75	n. a.
(millones de KWH)	80	84	89	196	105	110	119	128	143	n. a.
Indice (1950=100)	100	105	111	120	131	138	148	160	179	

Ya dijimos que una de las bases más importantes para el desarrollo económico de un país consiste en el suministro constante y a precios adecuados de la energía eléctrica. Precisamente, la falta de tal suministro en periodos anteriores ha sido una de las causas del subdesarrollo

económico de Nicaragua. Antes de 1958, todas las ciudades de la Costa del Pacífico de Nicaragua tenían sus propias plantas de generación, generalmente de capacidad inadecuada para la Ciudad, con elevados costos de operación y mantenimiento y por consiguiente con tarifas eléctri-

cas prohibitivas para el desarrollo industrial.

En el año 1948 se fundó la Comisión Nacional de Energía, entidad reguladora de la explotación del mercado de energía eléctrica en todo el país y en 1958 al inaugurarse el sistema eléctrico de la Electrificación del Pacífico que con plantas centrales en Managua abasteció inicialmente a 14 poblaciones de la Costa del Pacífico, uno de los primeros pasos de dicha Comisión fue la uniformación de las tarifas eléctricas para consumo industrial. Actualmente ENALUF, Entidad Autónoma del Estado, cuya función principal es la del desarrollo de electrificación y cuya concesión abarca todo el territorio nacional con exclusión de ciertas pequeñas áreas explotadas por empresas particulares, y con servicios a 41 poblaciones aplica la misma tarifa industrial en todas las dichas poblaciones, de manera que la tarifa eléctrica para consumo industrial no es un factor a ser considerado por el futuro industrial para la ubicación de sus plantas, ya que él puede escoger cualquiera ciudad interconectada al sistema del Pacífico sabiendo que la tarifa de energía eléctrica para uso industrial es la misma en todas estas ciudades.

Las plantas de ENALUF en Managua tienen capacidad de aproximadamente 40,000 KW capacidad que se incrementará con 50,000 KW adicionales al entrar en funcionamiento la Planta Hidroeléctrica del Tuma a fines de 1964. Asimismo ENALUF proyecta instalar en todo el año corriente plantas eléctricas adicionales en la ciudad de Chinandega con capacidad de 5,000 KW para servir el área de occidente.

Las inversiones que ENALUF ha tenido que hacer para dar servicio satisfactorio a su clientela ascienden a la suma de C\$ 116,482,523.91 y se espera invertir ciento cincuenta millones de Córdobas adicionales en el Proyecto Hidroeléctrico del Río Tuma. Asimismo, durante el corriente año de 1963 se invertirán un poco más de Cuatro Millones de Córdobas a fin de interconectar el área de Rivas al sistema del Pacífico.

Además de la planta de Managua, ENALUF opera actualmente sistemas eléctricos de su propiedad con generación propia en las ciudades de Rivas, Jinotega y Ciudad Darío. Todas estas ciudades serán interconectadas a la red nacional de electrificación los próximos dos años, lo mismo que la Ciudad de Matagalpa y Sébaco, San Isidro y la Trinidad.

Para dar una idea del desarrollo eléctrico

tan importante en la transformación económica que está experimentando Nicaragua, podemos dar las siguientes cifras:

ENALUF en 1950 tenía 4,660 KW de capacidad instalada.

En 1958 10,125 KW.

Y actualmente tiene 42,421 KW.

La demanda de energía eléctrica en la ciudad de Managua que era de 3,500 KW en 1950, ascendió a 8,400 KW en 1958 y a 20,000 KW en la actualidad, totalizando 31,400 KW en todo el sistema de Electrificación del Pacífico. Se estima que para 1965 una demanda máxima de todo el sistema de 40,000 KW en 1950 ascendió a 36.9 millones KWH en 1957-58, estimándose para 1963 un consumo de 132.0 millones de KWH y para 1970 un consumo de 300.0 millones de KWH.

ENALUF tiene actualmente 185 kilómetros de línea de transmisión de 69,000 voltios con subestaciones en Chinandega, León, Nagarote, Managua, Granada, Masaya y Jinotepe y 360 kilómetros de líneas primarias de distribución de 13,200 voltios, operando además aproximadamente 1,000 kilómetros de líneas secundarias de distribución de 110/220 voltios.

Los proyectos que ENALUF tiene para ser desarrollados en un futuro inmediato, son los siguientes:

- 1 — Instalación Planta de 5,000 KW en Chinandega en 1963.
- 2 — Instalación Planta de 1,200 KW en Masatepe en 1963.
- 3 — Interconexión de Rivas al sistema del Pacífico a iniciarse los trabajos en 1963.
- 4 — Interconexión de Jinotega, Matagalpa, La Trinidad, San Isidro, Sébaco y Darío al sistema central en 1964.
- 5 — Construcción de Subestación occidental en la ciudad de Managua en 1965.
- 6 — Iniciación de las obras del segundo aprovechamiento del Proyecto Hidroeléctrico T.M.V. con capacidad de 13,200 KW en 1966.

El programa rutinario de expansiones que lleva a cabo la Empresa incluye la construcción de aproximadamente 50 kilómetros de líneas primarias de 13,200 voltios y 250 kilómetros de construcción de líneas secundarias de 110/220 voltios anualmente.

CARRETERAS NACIONALES DE PRIMER ORDEN

T R A M O :	DISTANCIA Kms.	PAVIMENTO Kms.	SIN PAVIMENTO Kms.	DISTANCIA DESDE MANAGUA Kms.
INTER-AMERICANA NORTE	236.7	236.7		10.5
Managua-Aeropuerto Las Mercedes	10.5	10.5		12.0
Las Mercedes-La Calera	1.5	1.5		22.0
La Calera-Tipitapa	10.0	10.0		36.0
Tipitapa-Empalme Carretera al Rama	14.0	14.0		10.5
Empalme Carretera Rama-Entrada a Sn. Jacinto	4.3	4.3		40.3
Entrada a Sn. Jacinto-Maderas	10.4	10.4		50.7
Maderas-Darío	38.3	38.3		89.0
Darío-Sébaco	14.0	14.0		103.0
Sébaco-San Isidro	15.0	15.0		118.0
San Isidro-La Trinidad	7.0	7.0		125.0
La Trinidad-Estelí	24.0	24.0		149.0
Estelí-Condega	35.0	35.0		184.0
Condega-Ducualí	6.4	6.4		190.4
Ducualí-Yalagüina	14.1	14.1		204.5
Yalagüina-Somoto	11.8	11.8		216.3
Somoto-El Espino (Frontera con Honduras)	20.4	20.4		236.7
INTER-AMERICANA SUR	147.0	102.2	44.8	
Managua-Empalme Carretera a Chinandega	8.5	8.5		8.5
Empalme a Chinandega-Las Jinotepes	4.5	4.5		13.0
Las Jinotepes-Parque de El Crucero	10.3	10.3		23.3
Parque de El Crucero-Las Conchitas	2.7	2.7		26.0
Las Conchitas-Las Esquinas	10.6	10.6		36.6
Las Esquinas-Diriamba	5.0	5.0		41.6
Diriamba-Jinotepe	4.4	4.4		46.0
Jinotepe-Nandaime	21.0	21.0		67.0
Nandaime-Puente Ochomogo	14.3		14.3	81.3
Puente Ochomogo-Rivas	30.5		30.5	111.8
Rivas-Empalme Carretera Sn. Juan del Sur	10.6	10.6		122.4
Empalme a San Juan-Peñas Blancas (Frontera con Costa Rica)	24.6	24.6		147.0
CARRETERA AL RAMA	256.4 (+)	45.0	176.7	
Empalme Carretera Rama-Las Banderas	11.0	11.0		47.0
Las Banderas-Campamento San Agustín	7.0	4.0	3.0	54.0
San Agustín-Desvío a Teustepe	15.0		15.0	69.0
Desvío a Teustepe-Desvío a Boaco	5.0		5.0	74.0
(+) Hay 34.7 kilómetros sin construir todavía				
Desvío a Boaco-Campamento de Tecolostote	26.0		26.0	100.0
Campamento de Tecolostote-Juigalpa	38.0		38.0	138.0
Juigalpa-Puente Lóvago	28.0	4.0	24.0	166.0
Puente Lóvago-Santo Tomás	13.0	13.0		179.0
Santo Tomás-Villa Somoza	13.0	13.0		192.0
Villa Somoza-Muhan	17.9		17.9	209.9
Muhan-Espabel	23.8		23.8	233.7
Espabel-Cedro Macho	24.0		24.0	257.7
Cedro Macho-Rama	34.7	Sin construir		
Granada-Managua Chinandega-Corinto	192.4	192.4		
Managua-Masaya	26.3	26.3		26.3
Masaya-Granada	17.7	17.7		44.0
Managua-Empalme Carretera a Chinandega	VER INTER-	AMERICANA SUR		
Empalme Carretera a Chinandega				
Entrada Carretera a Masachapa	21.0	21.0		29.5
Entrada a Masachapa-Entrada a Pto. Somoza	31.0	31.0		60.5
Entrada Puerto Somoza-León	29.6	29.6		90.1
León-Telica	8.0	8.0		98.1
Telica-Entrada a Chichigalpa	19.6	19.6		117.7
Entrada a Chichigalpa-Chinandega	11.7	11.7		129.4
Chinandega-Paso Caballos	13.0	13.0		142.4
Paso Caballos-Corinto	6.0	6.0		148.4

OTRAS CARRETERAS NACIONALES DE PRIMER ORDEN

T R A M O :	DISTANCIA Kms.	PAVIMENTO Kms.	SIN PAVIMENTO Kms.	DISTANCIA DESDE MANAGUA Kms.
Sébaco-Matagalpa	24.0	24.0		127.0
Nandaime-Granada	20.0	20.0		
Empalme a San Juan del Sur-San Juan del Sur	18.6	18.6		140.0
TOTAL CARRETERAS NACIONALES DE PRIMER ORDEN		630.4	221.5	

CARRETERAS NACIONALES DE SEGUNDO ORDEN

Matagalpa-Jinotega	34.0	34.0		161.0
Yalagüina-Ocotol	22.0		22.0	226.5
Las Conchitas-Masachapa	32.0	32.0		58.0
Las Esquinas-San Marcos	4.3	4.3		40.9
San Marcos-Masatepe	7.0		7.0	47.9
Tipitapa-Masaya	24.0		24.0	45.3
Tipitapa-San Juan	9.3		9.3	31.8
León-Poneloya	20.0	20.0		113.6
Desvío a Boaco-Boaco	19.0		19.0	93.0
TOTAL CARRETERAS NACIONALES DE SEGUNDO ORDEN		90.3	81.3	
Matagalpa-El Tuma	32.0		32.0	162.0
Entrada a Carretera a Masachapa-Masachapa (Ver Granada-Managua-Chinandega)	32.6		32.6	62.1
Chinandega-El Viejo	5.2	5.2		134.6
Desvío a Chichigalpa-Chichigalpa	1.7	1.7		119.4
San Marcos-Jinotepe	7.0	7.0		47.9
Rivas-San Jorge	4.3		4.3	116.1
Empalme-Posoltega	2.8	2.8		110.7
Masatepe-Catarina-Guanacaste	17.0		17.0	64.9
TOTAL DEPARTAMENTALES DE PRIMER ORDEN		16.7	85.9	

OTRAS CARRETERAS QUE NO PERTENECEN A LAS CATEGORIAS ANTERIORES, PERO QUE PUEDEN CITARSE, SON:

Parque de El Crucero-Las Nubes	5.0	5.0		28.3
La Calera-Sabana Grande	3.0	1.7	1.3	15.0
Entrada S. Jacinto-Museo Hacienda S. Jacinto	3.3	3.3		43.6

CAMINOS VECINALES:

El Departamento de Carreteras tiene bajo su cuidado todos los caminos que conectan regiones agrícolas entre sí o con las carreteras ya antes mencionadas.

Las cantidades de kilómetros de caminos de todo tiempo y de caminos de estación seca, están basadas en los informes de los distintos Jefes de Sección del Departamento de Carreteras. La mayor parte de estos caminos han sido medidos por el cuenta-kilómetros de los vehículos de los Jefes de Sección y son por tanto aproximados.

INVERSION EN CONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO DE CARRETERAS Y CAMINOS 1952 - 1962

CONSTRUCCION	COSTO TOTAL		MONEDA INVERTIDA EN			FINANCIADO POR				
	CORDOBAS	PORC	C\$ de US\$	PORCENTAJ	CORDOBAS	E.E. U.U.	PORCENTAJ	NICARAGUA		
GOBIERNO	162,806,000	52%	49,000,000	30%	70%	113,806,000		100%	162,806,000	
INTERAMERICANA	93,319,000	30%	54,310,000	58%	42%	39,009,000	62,211,000	67%	33%	31,108,000
RAMA	54,534,000	18%	44,874,000	82%	18%	9,660,000	54,534,000	100%		
	310,659,000	76%								
MANTENIMIENTO										
GOBIERNO	100,238,000	24%			100%	100,238,000			100%	100,238,000
T O T A L	410,897,000	100%	148,184,000	36%	64%	262,713,000	116,745,000	28%	72%	294,152,000

En las cifras anteriores se puede apreciar:

- a) Que lo gastado en Mantenimiento de Carreteras y Caminos representa el 24% de la inversión en la red vial durante el período.
- b) De la inversión total el 36% ha sido en moneda Dollars de los Estados Unidos de América y el 64% Córdobas de Nicaragua.
- c) Del costo total invertido el 28% ha sido financiado por el Gobierno de los Estados Unidos de América y el 72% por el de Nicaragua, aunque para ello este último haya obtenido tres préstamos, dos de US\$ 3 500 000 con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y uno de \$ 1 000 000 con el Banco Interamericano de Fomento, que le corresponde en la Carretera Interamericana.

TONELADAS DE IMPORTACION Y EXPORTACION PERIODO JULIO, 1952 A JUNIO 30, 1962

TONELADA DE IMPORTACION	1952-53	1953-54	1954-55	1955-56	1956-57	1957-58	1958-59	1959-60	1960-61	1961-62
Gasolina, Kerosene, etc. - Tuberías	34,607	54,436	65,418	72,724	62,060	45,338	50,087	53,184	52,768	48,012
Diesel, Combustibles, - Tuberías	49,983	22,551	37,957	29,868	37,167	62,763	77,159	70,502	83,020	83,425
TOTAL TONELAJE PRODUCTOS DE PETROLEOS	84,590	76,987	103,375	102,592	99,227	108,101	127,246	123,686	135,788	131,437
Productos de Agricultura	3,410	3,310	5,350	4,699	5,647	5,882	10,335	4,941	406	9,317
Productos Animales	765	286	490	352	195	50	61	85	165	217
Productos Minerales	2,625	2,108	2,986	2,347	5,317	5,227	3,726	1,344	127	125
Productos Manufacturados	72,332	96,218	133,488	82,161	66,114	59,816	63,432	52,906	86,602	105,266
TOTAL CARGA EN GENERAL	79,132	101,922	142,314	89,559	77,273	70,975	77,554	59,276	87,300	114,925
TOTAL PRODUCTOS DE IMPORTACION	163,722	178,909	245,689	192,151	176,500	179,076	204,800	182,962	223,088	246,362
TONELADAS DE EXPORTACION										
Café	8,533	6,569	5,280	1,325	2,937	8,714	7,484	10,001	17,260	16,467
Algodón	31,138	33,850	31,868	71,856	36,904	43,954	86,321	57,850	65,240	110,666
Semilla de Algodón	14,052	27,917	32,156	42,600	47,064	50,234	70,519	61,158	37,791	61,557
Semilla de Ajonjolí	19,881	4,606	7,348	1,739	2,756	3,310	8,291	7,666	7,403	5,385
Azúcar	8,562	13,028	11,012	3,758	6,403	10,842	31,566	20,520	38,385	32,141
Melaza - En Tubería	—	9,487	9,487	—	7,138	18,400	11,579	—	10,646	20,310
Miscelánea	44,677	8,567	13,236	19,681	8,961	5,515	4,297	27,724	10,313	45,659
TOTAL TONELADAS EXPORTACION	126,863	104,024	110,387	140,959	112,163	140,969	220,057	184,919	187,038	292,185
TOTAL TONELADAS IMPORTACION Y EXPORTACION	290,585	282,933	356,076	333,110	228,663	320,045	424,857	367,881	410,126	538,547
Total Productos por Tuberías	84,590	86,474	112,862	102,592	106,365	126,501	138,825	123,686	146,434	151,747
Total Toneladas Mercaderías en General	205,995	196,459	243,214	230,518	182,298	193,544	286,032	244,195	263,692	386,800
TOTAL TONELADAS	290,585	282,933	356,076	333,110	288,663	320,045	424,857	367,881	410,126	538,547
Porcentajes relativos al año anterior inmediato, aumento o (disminución)		(2.6%)	25.0%	(6.4%)	(13.3%)	10.9%	32.7%	(13.4%)	11.5%	31.3%