

Los ferrocarriles de servicio público nicaragüenses (1870-1990) *

Antonio Santamaría García

Universidad Carlos III de Madrid

La historia de los ferrocarriles públicos de Nicaragua es la historia de dos proyectos de los que sólo uno se hizo realidad. Mientras el Ferrocarril del Pacífico pudo realizarse gracias a la participación del Estado, el Ferrocarril del Atlántico reflejó las dificultades que aún persisten hoy en día para la integración de la vertiente oriental en el proyecto económico y político nacional. Su realización no fue posible debido a la ausencia de población y de explotaciones económicas en la zona, a la ausencia del capital extranjero y al obstáculo de intereses geopolíticos enfrentados. Nuestra investigación pretende ofrecer un estado de la cuestión sobre la bibliografía y las fuentes disponibles para el estudio del tema, así como aportar nuevas fuentes documentales y estadísticas.

Introducción. El medio físico e histórico

La historia del ferrocarril de servicio público de Nicaragua es la historia de dos proyectos de los que sólo uno se materializó. La explicación de este hecho requiere una breve introducción geográfica e histórica. Geográficamente hablando, la disposición del relieve divide Nicaragua en tres regiones transversales (una meseta central separa las vertientes atlántica y pacífica), pero también ofrece condiciones excepcionales para la apertura de una línea de comunicación interoceánica. “Nicaragua se distingue entre las repúblicas centroamericanas por tener los dos lagos más importantes (Managua y Nicaragua) y el río más caudaloso y único navegable de la región, ventajas hidrográficas para la construcción de un canal transoceánico, que le han conferido importancia geopolítica durante más de cuatro siglos y le han hecho presa de los apetitos externos”.¹

La oposición Este-Oeste se manifiesta en múltiples sentidos. La costa atlántica es más extensa que la pacífica, pero menos adecuada para las instalaciones portuarias. Las condiciones naturales para el desarrollo de la agricultura son más favorables en el Pacífico. Población, agricultura

* Este trabajo se realizó en el marco del proyecto “Los ferrocarriles latinoamericanos, ayer, hoy y mañana”, del proyecto “Libertadores” de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Como tal, quisiera que fuese una muestra de agradecimiento intelectual a todos mis compañeros de proyecto.

¹ Collazo, Carmen: *Nicaragua*, México, 1988, pág. 15.

comercial, ciudades, industria y servicios se concentraron en el Oeste, mientras la llanura atlántica ha permanecido aislada. El poblamiento histórico del Atlántico corresponde a los indios miskitos, que durante el siglo XIX gozaron del protectorado británico. Sólo en algunas zonas, la explotación de los recursos minerales y forestales, muy abundantes en esta región, consiguió romper el predominio de la vegetación y la agricultura de subsistencia.

La independencia de Centroamérica fue un hecho administrativo, pero el fracaso del proyecto de integración y la desmembración del territorio en cinco repúblicas se realizó en medio de un proceso de luchas civiles. La formación del Estado y las economías nacionales y su inserción en el mercado mundial fue asumida por los liberales de cada uno de los países y su viabilidad dependió de la explotación de un producto capaz de proporcionar los vínculos con el capital y los mercados exteriores. Café y banano cumplieron sucesivamente este papel. El café permitió la formación de una estructura social y de un sistema de dominación oligárquico y el banano proporcionó el reconocimiento internacional de los países a través de las concesiones otorgadas a las compañías que lo explotaron. Aunque los cultivos de subsistencia ocuparon a la mayor parte de la población, fueron paulatinamente desplazados de las mejores tierras por la agricultura comercial y sus usuarios integrados en un incipiente sistema de relaciones monetario-capitalistas, capaz de sostener el sistema político oligárquico de dominación.

Nicaragua fue el país donde el poder de la oligarquía tardó más en consolidarse. El aislamiento de la región atlántica obstaculizó la integración del territorio y el cultivo del café y el banano se desarrolló menos que en el resto de Centroamérica. Además, el país se convirtió en un foco de atracción internacional debido a la posibilidad de apertura de un canal interoceánico. En este sentido, la historia nicaragüense es una enorme paradoja: estuvo determinada por un proyecto que finalmente no se realizó. Hasta el gobierno de José Santos Zelaya (1893), no se puede hablar de un proyecto político nacional. Las reformas necesarias para la modernización del país se habían visto obstaculizadas por la oposición conservadora, respaldada por los intereses estratégicos extranjeros. No obstante, estos problemas no se resolvieron, y tras el derrocamiento de Santos Zelaya en 1909, la oligarquía tuvo que pedir el auxilio de los EE.UU. para mantener el orden. Las tropas norteamericanas no se retiraron del país hasta 1925, y tuvieron que regresar en 1926 para sofocar

la rebelión campesina encabezada por Augusto César Sandino. Finalmente, la endeble economía nicaragüense se derrumbó como consecuencia de la crisis de 1930, pero el sistema de dominación oligárquico prevaleció, debido a la ausencia de alternativas políticas, reforzando su carácter excluyente, cuya manifestación fue la dictadura familiar de los Somoza.²

En los años treinta comenzó a extenderse por la región el cultivo del algodón. El nuevo producto sí encontró en Nicaragua uno de sus principales núcleos de expansión e implicó ciertas transformaciones en la estructura de la propiedad y en las relaciones socio-económicas, con el surgimiento de pequeñas y medianas explotaciones de carácter comercial. No obstante, los rasgos excluyentes del sistema permanecieron, agravados por el crecimiento de la población. La situación se hizo insostenible en la década de 1950. La solución para los problemas económicos regionales fue la creación de un mercado común, lo que tuvo como efecto una extensión horizontal de la producción y el consumo, incapaz de redistribuir de manera más equitativa la riqueza. El resultado fue que las diferencias regionales aumentaron y el proyecto de integración terminó de manera cruenta.³

En las décadas de 1960 y 1970, la población excluida fue tomando conciencia de su situación. La labor asistencial de la Iglesia Católica,⁴ una clase media surgida al amparo del crecimiento económico y la cooperación de la población frente a desastres naturales como el terremoto de Nicaragua de 1972, enfocaron la acción social hacia el cuestionamiento del sistema político. Nicaragua fue la expresión máxima de ruptura brusca de un sistema cerrado, que no pudo reformarse para reaccionar. Una clase media pequeña pero vigorosa y la guerrilla surgida en los años sesenta contra la dictadura de los Somoza, fueron capaces de encauzar la acción social y tomar el poder en 1979.

Aunque el programa político de la Revolución, invitaba a participar a todos los sectores sociales en una reforma integral, la oposición conservadora y de los EE.UU., radicalizó el régimen y colocó al país en una

2 Sobre la economía y sociedad nicaragüense ver Wheelock, Jaime: *Imperialismo y dictadura*, México, 1977. Sobre la formación y preservación del sistema de dominación oligárquico, Torres Rivas, Edelberto: *Centroamérica: la democracia posible*, San José, 1987, págs. 23-36.

3 Sobre el Mercado Común ver: *Economic Integration in Central America*, W.R. Cline y E. Delgado (eds.), Washington, 1978.

4 Opazo, Andrés: "El movimiento religioso popular en Centro América, 1970-1983", en D. Camacho y E. Menjivar (comps.): *Movimientos populares en Centroamérica*, San José, 1985, págs. 143-198.

situación de guerra permanente.⁵ Esta situación y el relativo éxito de los proyectos de pacificación e integración regional han provocado la convocatoria de elecciones libres, ganadas por la oposición a la Revolución Sandinista. No obstante, los principales problemas socio-político y económicos del país siguen sin resolverse.

El marco institucional del ferrocarril público nicaragüense

El marco histórico-geográfico resulta imprescindible para entender la principal característica del ferrocarril público nicaragüense: la existencia de dos proyectos históricos de los que sólo uno se materializó. El análisis del Estado, las empresas y la inversión ferroviaria añaden una segunda peculiaridad: la participación activa en el sector de uno de los Estados más liberales y económicamente limitados de América Latina. En los cuadros 1 y 2 se observa que el rasgo principal del capital invertido en la construcción ferroviaria fue la escasa participación de inversiones extranjeras.⁶ Los proyectos fueron viables cuando el capital nacional y el Estado pudieron realizarlos. El capital extranjero se limitó a intervenir en su explotación durante un corto período de tiempo. Cuando los proyectos rebasaron las posibilidades de aquéllos primeros, la ausencia de éste último impidió hacerlos realidad. En este sentido, el ferrocarril reprodujo los problemas históricos de Nicaragua.

Nicaragua fue el último país centroamericano que proyectó la construcción de una línea interoceánica. La razón no fue la necesidad de romper el aislamiento de la región atlántica, sino la demanda de una ruta lo más corta posible entre las costas oriental y occidental de los EE.UU. como consecuencia de la fiebre del oro de California. La construcción de un canal y de un ferrocarril transoceánico se plantearon de manera indisoluble. El cuadro 1 contiene los detalles principales de las concesiones. En ellos se aprecia nítidamente la transición que a finales del siglo

⁵ Sobre el proyecto socio-económico sandinista ver: *La economía política de la Nicaragua revolucionaria*, R.J. Spalding (comp.), México, 1989.

⁶ Los cuadros que se presentan en este trabajo han sido elaborados por el autor a partir de datos dispersos en las fuentes consultadas. Su diversidad impide citarlas en cada caso. Parte de la información cuantitativa se debe a la labor de varias personas que trabajaron en el proyecto "Los ferrocarriles latinoamericanos ayer, hoy y mañana" con ese cometido. Aprovechamos la ocasión para reconocer dicha labor, aunque cualquier defecto que pueda observarse en el material presentado es responsabilidad exclusiva del autor.

XIX se produjo en la región de la hegemonía británica a la norteamericana. Empresas británicas recibieron las primeras concesiones para la construcción de la línea, ya que la región atlántica de Nicaragua fue declarada en 1841 protectorado inglés. Mientras se produjo la mencionada transición, los Estados locales gozaron de un margen de autonomía sin parangón en su historia, diversos intereses compitieron por los mercados y capitales de los países de Europa continental comenzaron a invertir en la zona. En estas circunstancias fueron posibles los primeros proyectos reformistas, que en Nicaragua se materializaron en el gobierno de Santos Zelaya, y una labor de fomento económico del Estado, que permitió la construcción del Ferrocarril del Pacífico y el primer proyecto de Ferrocarril del Atlántico financiado por el erario público.

CUADRO 1

PROYECTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DEL ATLÁNTICO

Año	Concesión		Propiedad		Trazado	Km.	Abandono de obras
	Receptor	Nacionalidad	Tipo				
1864	B.C. Traveyan Pym	GB	C/O	privada	Interoceánico	370	1868
1886	Nicaraguan Atlantic Railroad	GB	C/O	privada	Interoceánico	—	1902
1886	Estado	Nic	C/O	pública	Managua-Rama *	332	1900
1900	—	USA	C/O	privada	Matagalpa-Río Grande	415	1900
1901	H.C. Emery	USA	C/O	privada	Matagalpa-Río Grande	166	1901
1901	Mr. Weiser	—	C/O	privada	S. Ubaldo-Monkey Point	290	1901
1903	Julio Wiest	Alem	C/O	pública	Monkey Point-S. Miguelito	125	1910
1903	Nicaragua & Finance	USA	C/O	privada	red **	—	1903
1911	Browm Bros & J.W. Seligman	USA	C/O	privada	Matagalpa-S. Ubaldo-Rama	442	1912

C/O: Construcción y operación.

* Después cambió el trazado por el de Lago Managua-San Ubaldo, reduciendo 42 km. la extensión de la línea.

** Proyecta construir una red que uniría las ciudades más importantes del interior del país.

La situación varió radicalmente a principios del siglo XX. Los EE.UU. asentaron su hegemonía en la zona y los países de la región se integraron en la economía mundial a través de su mercado. Los proyectos de comunicación interoceánica se convirtieron en objetivo primordial y en una década se otorgaron cinco nuevas concesiones para la construcción del Ferrocarril del Atlántico. Varios factores explican por qué no fue viable. La inestabilidad política nicaragüense no ofrecía garantías para el inversor extranjero, menos aún si se trataba de proyectos en la re-

gión atlántica, despoblada e inexplorada, sobre la que el gobierno no tenía control. Esto explica también que el canal se construyese finalmente en Panamá, y que cuando éste fue abierto al tráfico en 1914, el Ferrocarril del Atlántico dejó de ser un proyecto viable. De todas las concesiones otorgadas con anterioridad, sólo estuvo a punto de realizarse la que recibió J. Wiest en 1903.⁷ Sin embargo, el alzamiento que derrocó a Santos Zelaya paralizó las obras. Después de 1914 hubo algunos proyectos, pero la construcción de la carretera Rama-Managua y el desarrollo de la aviación comercial, amén de la apertura del Canal de Panamá, condujeron al abandono definitivo de la idea. Todavía en los años cuarenta se hicieron algunos estudios. No obstante, como en otras ocasiones, resultó imposible materializarlos.⁸

Las circunstancias y resultados de los proyectos de construcción del Ferrocarril del Pacífico fueron distintos a los del Ferrocarril del Atlántico. No obstante, hubo problemas similares, como el desinterés del capital extranjero. Sólo gracias al fomento estatal pudo abrirse la línea al tráfico. Frente a los proyectos del Atlántico, en el Pacífico el ferrocarril tuvo como objetivo la apertura del territorio a la ocupación humana y a la explotación económica y no fue obstaculizado por intereses exteriores enfrentados por cuestiones geoestratégicas. La línea fue rentable desde la apertura de los primeros tramos, no precisó fuertes inversiones iniciales y los intereses nacionales y extranjeros tuvieron incentivos para respaldar una empresa que favoreció la actividad económica. Tampoco debemos olvidar que el 75% de la población, las ciudades y las explotaciones agrícolas comerciales nicaragüenses se asentaban en esta región.

El cuadro 2 contiene información sobre las concesiones para la construcción del Ferrocarril del Pacífico. La primera fue otorgada a H.M. Keith en 1873, quien debía tender una línea entre Corinto y Granada. Los términos del contrato reflejan la liberalidad con que actuó el gobierno ante la necesidad de construir un ferrocarril que uniese las tres grandes ciudades del país (Granada, León y Managua), enfrentadas por la primacía política, y fomentase el desarrollo de las regiones cafetaleras.

7 En 1903 J. Wiest acababa de terminar la división central del Ferrocarril del Pacífico.

8 Para los proyectos de construcción del Ferrocarril del Atlántico ver: Ross, Delmer G.: *The Construction of the Railroad of Central America*, 1970, págs. 43, 52-59, 254-267; Halsey, Frederic M.: *The Railways of South and Central America*, 1913, pág. 141 y *Railway Expansion in Latin America* 1914, pág. 131 y Bloom, Paul E.: *Central America, Railways of Latin America*, Washington, 1946, pág. 46.

Keith obtuvo derechos de explotación por 99 años. Los 30 primeros bajo su control directo, con la única limitación de no poder venderlos a un país extranjero. Pasado ese tiempo, el Estado tendría una opción de compra sobre parte de la línea, pero sólo después de los 99 años la mitad de la misma pasaría a ser propiedad de la nación, que además podría comprar la otra mitad. Las obras se iniciaron en 1873 y debían terminarse en 1875, pero la muerte de Keith paralizó los trabajos.⁹

CUADRO 2
PRINCIPALES CONCESIONES PARA LA CONSTRUCCIÓN
DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO

Año	Concesión		Propiedad	Trazado	Kilómetros		
	Receptor	Nacionalidad Tipo			Conced.	Constr.	
1873	Henry Meiggs Keith	USA	C/O	privada	Corinto-León	71	0
1876	Mr. Norris	—	C	pública	Corinto-Granada	223	223
1889	Julio Wiest	Alem	C	pública	Momotombo-Managua	75	75
1903	Julio Wiest	Alem	A	pública	Corinto-Granada	—	—
1912	Brown Bros y J.W. Seligman	USA	O	privada	Corinto-Granada	—	—
1916	Brown Bros y J.W. Seligman	USA	C/O	privada	S. Jorge-S. Juan del Sur	37	0
1920	Brown Bros y J.W. Seligman	USA	A	pública	Corinto-Granada	—	—
1920	R. Keilhauer	—	C	privada	Chinandega-Golfo Fonseca	32	0
1929 *	Estado	Nic	C	pública	S. Jorge-S. Juan del Sur	37	37
1930 *	Estado	Nic	C	pública	León-Esteli	59	59
1937 *	Estado	Nic	C	pública	Chinandega-Morazán	32	32
1940	Estado	Nic	O	pública	Corinto-Granada	—	—

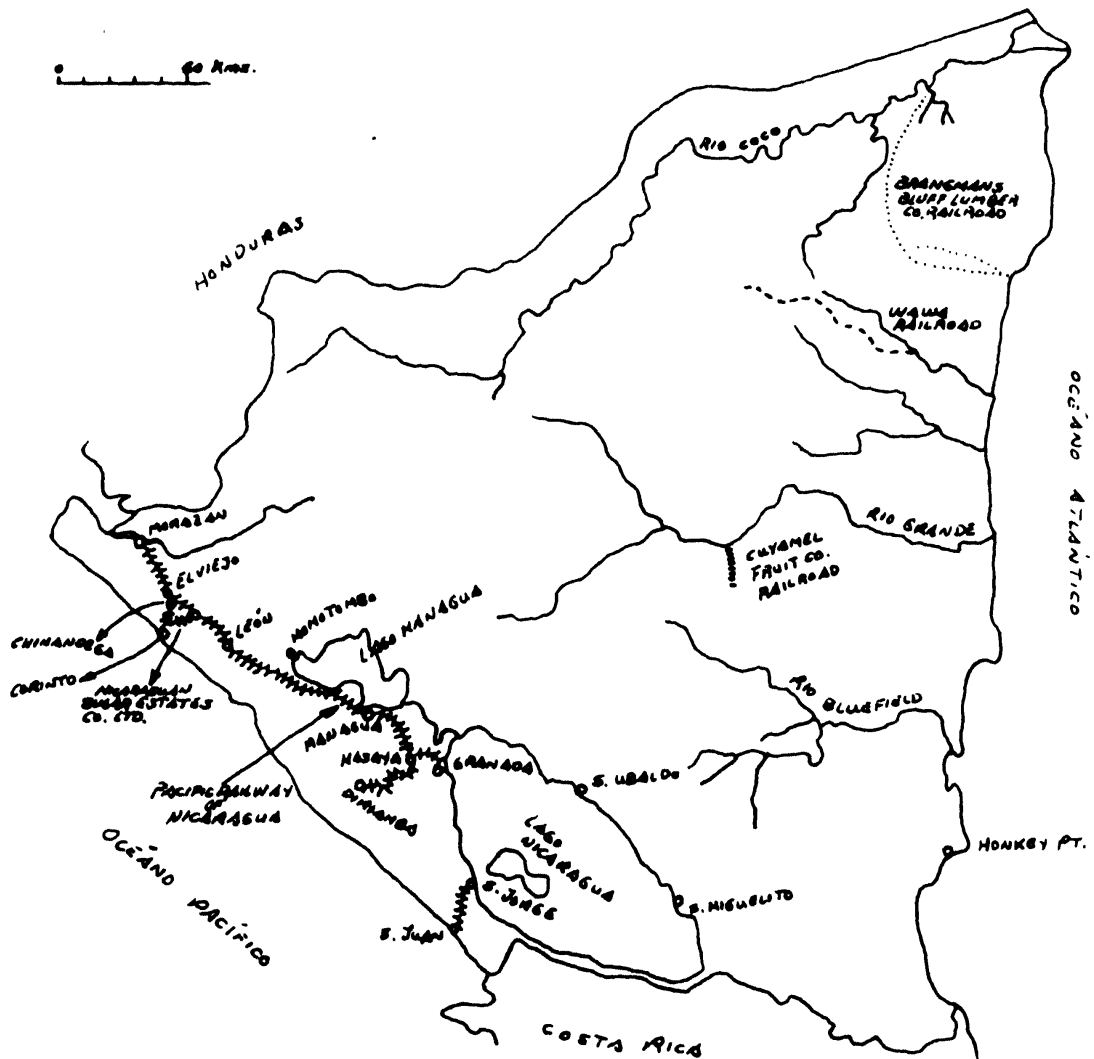
C/O: Construcción/Operación. A: Arrendamiento.

* Desconocemos la fecha de concesión. Consignamos los años en que comienzan las obras de construcción.

La ausencia de capital extranjero dispuesto a reiniciar los trabajos condujo al gobierno a hacerse cargo de los mismos en 1876. El Estado sufragaría el costo de la construcción, contratada con Mr. Norris. Las obras debían empezar a la vez en las dos secciones en que se dividió el trazado (ver cuadro 3), teniendo el Lago Managua como nexo de unión. Comenzarían en 1879 y se terminarían en 1883. Sin embargo, los plazos no se cumplieron y hasta 1884 no se abrió al tráfico toda la división Oeste, al tiempo que se tendían en Managua los primeros raíles de la división Este. Hasta 1886 no llegaron las vías a Granada. En años sucesivos

⁹ Ross, D.G.: *The Construction...*, págs. 243-246.

se abrieron nuevos tramos: uno unía Granada con su puerto lacustre, otro Chinandega con El Viejo y un tercero Masaya con Diriamba, alcanzando las regiones cafeteras del Oeste, donde llegó el primer tren en 1890. El costo de las obras rondó los 200.000 pesos.¹⁰



Mapa ferroviario de Nicaragua

¹⁰ Long, William R.: *Railways of Central America and West Indies*, Washington, 1925, págs. 80-81; Ross, D.G.: *The Construction...*, págs. 247-253, y Halsey, F.M.: *Railway Expansion...*, pág. 130.

Desde 1886 el interés del Estado volvió a concentrarse en el Ferrocarril del Atlántico. Hasta 1900, tras reiterados fracasos, no volvió a entregarlo a la iniciativa privada y a concentrar sus esfuerzos en el Ferrocarril del Pacífico. Faltaba unir las dos divisiones construidas, que se conectaban mediante un línea de navegación, con cinco pequeños vapores, a través del lago Managua. En 1899, se firmó un contrato con el alemán J. Wiest para abrir un nuevo tramo entre Managua y La Paz. Su precio no podía superar los 23.000 pesos/milla y debía estar concluido en 1902.¹¹ Los plazos se cumplieron y en 1903 la totalidad del ferrocarril fue arrendado a la *Lted. Railway & National Steamship Co.*, dirigida por Wiest, a cambio de un 25% de los ingresos brutos de explotación. Esta situación, sin embargo, duró poco tiempo. El alzamiento que derrocó en 1909 a Santos Zelaya, afectó de tal forma a la línea que ésta dejó de ser operativa. El ferrocarril volvió entonces a manos del Estado que, incapaz de reconstruirlo, cedió su propiedad a una compañía norteamericana.¹²

El cuadro 3 resume la información sobre el marco institucional del Ferrocarril del Pacífico. Para hacer posible la privatización de la línea, el gobierno creó en 1912 la Compañía del Ferrocarril de Nicaragua y le cedió su propiedad. El Estado se reservó el 49% de las acciones y la nueva empresa vendió el resto a los banqueros norteamericanos *Brown Bros. & Co.* y *J. & W. Seligman* y cedió la operación de la línea a *J.G. White Co.*, quienes formaban en 1919 la *Pacific Railway of Nicaragua Co.*¹³ La concesión incluía derechos de explotación por 99 años y exención de impuestos durante tres décadas. La dificultad para reparar la línea y no la liberalidad del Estado justificaron la privatización, pues el ferrocarril era una de las empresas más rentables del país y otorgaba el control del tráfico portuario de Corinto, por donde se realizaba la mayor parte del comercio exterior nicaragüense. Además, hasta ese momento el arrendamiento había sido la solución para liberalizar su administración, práctica que volvió a utilizarse en 1920, cuando la *Pacific Railway* decidió revender la línea al Estado.¹⁴

11 Ross, D.G.: *The Construction...*, págs. 257-259.

12 Long, W.R.: *Railways of...*, págs. 81-83, Ross, D.G.: *The Construction...*, págs. 274-277, y Halsey, F.M.: *The Railways...*, pág. 142.

13 Bloom, P.E.: *Central America...*, págs. 42-43, Long, W.R.: *Railways of...*, págs. 81-83, Halsey, F.M.: *Railway Expansion...*, pág. 130, y Ross, D.G.: *The Construction...*, pág. 277.

14 No hay acuerdo acerca de la fecha. Ross, D.G.: *The Construction...*, pág. 277, y Long, W.R.: *Railways of...*, págs. 81-83, señalan el año 1920. Bloom, P.E.: *Central America...*, pág. 43, habla de 1924. Aunque el desarrollo de los hechos parece dar la razón a los dos primeros, es posible que hasta 1924 no se formalizase jurídicamente el traspaso. Esto explicaría las diferencias.

CUADRO 3

FICHERO DE EMPRESAS FERROVIARIAS DE NICARAGUA

ERLT	EMPRESA	AÑO1	AÑO2	KM	A	T	P	NAC.	FUS.	EMP.	OB
1010	FERROCARRIL CORINTO-GRANADA	1881	1890	222,6	1,06	U	E		1903	2010	1
1011	División Oeste	1881	1885	123,1	1,06	U	E				
1011	Tramo Corinto-Chinandega	1881	1881	20,8	1,06	U	E				
1011	Chinandega-León	1882	1882	56	1,06	U	E				
1011	Tramo León-Momotombo	1884	1884	28	1,06	U	E				
1011	Ramal de Momotombo	1884	1884	13,3	1,06	U	E				2
1011	Ramal. Chinandega-El Viejo	1885	1885	5	1,06	U	E				3
1012	División Este	1885	1890	99,5	1,06	U	P				4
1012	Tramo Managua-Masaya	1885	1885	31,5	1,06	U	P				
1012	Tramo Masaya-Granada	1886	1886	20	1,06	U	P				
1012	Ramal Puerto de Granada	1886	1886	3	1,06	U	P				
1012	Ramal Masaya-Diriamba	1890	1890	45	1,06	U	P				
2010	L.TED. RAYLWAY & NATIONAL STEAMSHIP CO.										
		1902	1902	284	1,06	U	P	1903		3010	1
2011	División Central	1902	1902	74,7	1,06	U	P				
2011	Tramo Momotombo-Managua	1902	1902	74,7	1,06	U	P				5
3010	COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE NICARAGUA			284	1,06	U	E		1912	4010	6
4010	PACIFIC RAILWAY OF NICARAGUA CO.			284	1,06	U	P	1929		5010	7
5010	FFCC. NACIONALES	1930	1941	406	1,06	U	E				8
5011	Ramal León-Esteli	1934	1941	58,8	1,06	U	E				
5011	Sección León-El Sauce	1934	1934	38,8	1,06	U	E				9
5011	Sección El Sauce-Esteli	1941	1941	20	1,06	U	E				10
5012	Ramal Chinandega-Morazán	1938	1938	31,5	1,06	U	E				11
5020	Línea San Juan-San Jorge	1931	1933	36,6	1,06	U	E				12
5021	Tramo San Juan-Riva	1931	1931	31,5	1,06	U	E				13
5022	Tramo Riva-San Jorge	1933	1933	5	1,06	U	E				13

ERLT: Empresa, Red, Línea, Tramo. AÑO1 AÑO2: Años de apertura del primer y último tramo de línea. A: Ancho. T: Tipo de transporte: U (universal: mercancías y pasajeros). P: Propiedad: P (Privada); E (pública). NAC.: Año de nacionalización. FUS.: Año de fusión. EMP.: Empresa en la que se integra tras su fusión o nacionalización. OB: Observaciones.

Observaciones:

1. En 1903 el Estado arrendó el Ferrocarril Corinto-Granada a la *Lted. Railway National & Steamship Co.*, que había construido la división central. Lo administró hasta 1909.
2. Se cerró en 1902 al abrirse la división central del ferrocarril, que evita la necesidad de una conexión lacustre en el lago Nicaragua.
3. Abandonado en 1917 por falta de tráfico. Reabierto en 1938.
4. Hasta 1902 conectó con la Sección Oeste por medio de una línea de vapores en el lago Nicaragua.
5. Único tramo de la división central, construido por la *Lted. Railway & National Steamship Co.*
6. El Ferrocarril Corinto-Granada volvió a manos del Estado en 1909, quien lo administró hasta 1912. En ese año creó la Cía. del Ferrocarril de Nicaragua para hacer posible su traspaso a la *Pacific Railway of Nicaragua Co.*
7. En 1912 compró el Ferrocarril Corinto-Granada al Estado. En 1920 se lo revendió, aunque mantuvo arrendada su administración hasta 1940. Su extensión se redujo a 279 km. en 1917 al cerrarse el ramal Chinandega-El Viejo.
8. Aunque el ferrocarril se mantuvo entre 1920-40 bajo la dirección de la Pacific Railway, lo consideramos nacional desde 1920. Su extensión se redujo a 369 km. en 1954 al cerrar la línea San Juan del Sur-San Jorge. Desde entonces parece que no hubo otros cambios de consideración.
9. Sección del ramal León-Esteli.
10. Sección del ramal León-Esteli. Último tramo ferroviario abierto al tráfico en Nicaragua.
11. Incorporó el ramal Chinandega-El Viejo, cerrado en 1917. Última construcción ferroviaria nicaragüense.
12. Comunica el puerto lacustre con el mar. El primer proyecto data de 1916, pero no se realizó hasta 1931-36. Concebido en principio como ramal, operó de manera independiente hasta su cierre en 1954.
13. Tramo de la línea San Juan del Sur-San Jorge.

En 1920, el ferrocarril seguía arrojando beneficios. Sólo dificultades financieras en la empresa norteamericana explicarían su traspaso al Estado, así como el abandono en 1916 del proyecto de construcción de la línea subsidiaria San Jorge-San Juan del Sur. El proyecto databa de 1887, cuando el gobierno encargó los estudios pertinentes a una comisión de ingenieros. Aunque apenas tenía 37 km. y su costo rondaba el millón de pesos, no pudo realizarse hasta los años treinta. Para entonces, por razones que estudiamos más adelante, se había iniciado una nueva etapa de expansión ferroviaria que llevaría las paralelas hasta Morazán y Esteli, alcanzando nuevas regiones en desarrollo. Esta extensión aumentó el valor del ferrocarril en 13.000.000 de pesos. La inversión total en la línea alcanzaba en 1940 la cantidad de 8.118.712 pesos.¹⁵

En 1941 se abrió al tráfico el último tramo ferroviario en Nicaragua. Un año antes el Estado se hizo definitivamente cargo de la administración de la línea, desplazando a la *Pacific Railway*, que la tuvo en arrendamiento desde 1920. El Estado nicaragüense no se caracterizó por su política de intervención económica y la nacionalización de la administración del ferrocarril tampoco estuvo justificada por su escasa rentabilidad, como en otros países latinoamericanos. Todo lo contrario. La razón parece debió ser la enorme rentabilidad que tenía el ferrocarril en la década de 1940. Tras la recuperación de la administración pública de la línea, además, no se produjeron otros cambios de consideración en el marco institucional. Tan sólo hay que señalar en 1954 el cierre de la línea San Jorge-San Juan del Sur, debido a la competencia de la carretera.

Los factores de la producción. Infraestructura, equipos de transporte y capital humano

Desarrollo de la red ferroviaria y de la infraestructura

El cuadro 4 contiene información sobre la evolución del número de kilómetros de las empresas ferroviarias nicaragüenses, señalando los años en que se produjeron cambios en la extensión, la propiedad o administración de la línea.

¹⁵ Sobre el costo de construcción de la línea San Jorge-San Juan, ver Long, W.R.: *Railway of...*, pág. 81. Los datos sobre la revalorización y la inversión total en el ferrocarril proceden de Bloom, P.E.: *Central America...*, págs. 44-46, y Ross, D.G.: *The Construction...*, págs. 280-281.

CUADRO 4

FICHERO KILOMÉTRICO DE LAS EMPRESAS
FERROVIARIAS NICARAGÜENSES

AÑO	1010	2010	3010	4010	5010	Km. Privados	Km. Públicos	Total Km.
1881	21					0	21	21
1882	77					0	77	77
1884	118					0	118	118
1885	155					0	155	155
1886	178					0	178	178
1890	223					0	223	223
1902	284					0	284	284
1903	2010	284				284	0	284
1909		3010	284			0	284	284
1912			4010	284		284	0	284
1917				279		279	0	279
1929				5010	279	0	279	279
1931					311	0	311	311
1933					316	0	316	316
1934					354	0	354	354
1938					386	0	386	386
1941					406	0	406	406
1954					369	0	369	369
1990					369	0	369	369

Referencias: 1010: Ferrocarril Corinto-Granada; 2010: Ltd. Railway & National Steamship Co.; 3010: Compañía del Ferrocarril de Nicaragua; 4010: Pacific Railway of Nicaragua Co.; 5010: Ferrocarriles Nacionales de Nicaragua; ---: Compañía a la que se incorporan los kilómetros de vía en ese año.

La evolución de la infraestructura ferroviaria en Nicaragua respondió al comportamiento de las variables estudiadas hasta el momento. Su peculiaridad estriba en que estuvo concentrada en una sola región y administrada por una sola empresa, de propiedad pública la mayor parte del tiempo.¹⁶ El primer tramo ferroviario se inauguró en 1881, momen-

16 El cultivo del banano no se desarrolló en Nicaragua como en otros países centroamericanos y el ferrocarril público se construyó para fomentar la actividad económica de la única región poblada, en la que ofrecía una cobertura bastante amplia. Tampoco se desarrollaron líneas industriales importantes. Sólo tres de estas últimas operaron en el país. El pequeño ferrocarril azucarero de la *Nicaraguan Sugar Estates Ltd.*, servía las plantaciones de la compañía al Oeste de Chinandega, donde enlazaba con el Ferrocarril del Pacífico. Las otras dos se ubicaban en la costa atlántica. En el Noroeste, el *Wanda Railroad* llegó hasta el río Cuculaya, que probablemente le permitió sacar al mar la producción maderera de la zona. En la década de 1920 se prolongó hacia el interior buscando nuevas explotaciones forestales y los yacimientos de cobre de la región. Más al Norte, la línea de la *Brangmas Bluff Lumber Co. Railroad*, sirvió también a las explotaciones madereras del interior, así como a las plantaciones bananeras del litoral. Todas estas líneas se habían cerrado al tráfico antes de los años sesenta. Ver Long, W.R.: *Railways of...*, pág. 80; Halsey, F.M.: *The Railways...*, pág. 141 y *Railways Expansion...*, pág. 130, y Ross, D.G.: *The Construction...*, pág. 441.

to en el que coadyuvaron por primera vez en Nicaragua una relativa estabilidad política y cierto crecimiento económico, como consecuencia de la buena coyuntura de los mercados internacionales, permitiendo al Estado sufragar las obras.

El cuadro 5 permite observar que el 55% de la red ferroviaria nicaragüense ¹⁷ (223 km.) se construyó entre 1879-1890. En sólo siete años, entre 1879-1885, se abrió al tráfico el 38%. Una década antes de finalizar el siglo, se había conseguido el objetivo de unir la capital con el

CUADRO 5

DESARROLLO QUINQUENAL DE LA RED FERROVIARIA NICARAGÜENSE

Quinquenio	Km. Red	Km. Construidos quinquenio	Km. Constr. quinquenio como % quinquenio anterior	Km. vía/S 1.000 KM ²	Km. vía/ 1.000 habts.
1880-1885	155	155	100	1,20	0,38
1886-1890	223	68	44	1,72	0,53
1991-1895	223	0	0	1,72	0,51
1896-1900	223	0	0	1,72	0,49
1901-1905	284	61	27	2,20	0,56
1906-1910	284	0	0	2,20	0,51
1911-1915	284	0	0	2,20	0,48
1916-1920	279	-5	-2	2,16	0,43
1921-1925	279	0	0	2,16	0,39
1926-1930	279	0	0	2,16	0,37
1931-1935	354	75	27	2,74	0,44
1936-1940	386	32	9	2,99	0,43
1941-1945	406	20	5	3,14	0,42
1946-1950	406	0	0	3,14	0,38
1951-1955	369	-9	-9	2,86	0,29
1956-1960	369	0	0	2,86	0,25
1961-1965	369	0	0	2,86	0,22
1966-1970	369	0	0	2,86	0,19
1971-1975	369	0	0	2,86	0,15
1976-1980	369	0	0	2,86	0,13

puerto más importante de la República, utilizando el ferrocarril y la navegación lacustre. El Estado se concentró entonces en el proyecto del Atlántico y la extensión de la línea del Pacífico se detuvo. Cuando en 1899, el fracaso de aquel proyecto volvió a centrar la atención estatal en la re-

¹⁷ Aunque no es posible hablar de red ferroviaria en Nicaragua, el término se utiliza por convenio para referirse a los datos agravados sobre la infraestructura de las líneas. Sólo en este sentido lo empleamos aquí.

gión del Oeste, se inició el tendido de los 74,7 km. (18%) de la división central del Ferrocarril del Pacífico. En 1902 las vías unieron Managua y Momotombo sin necesidad de utilizar la navegación lacustre. La construcción volvió a detenerse entonces. El ferrocarril conectaba las tres ciudades y el puerto más importante del país, servía las principales regiones cafetaleras del territorio y poseía terminales en los lagos Managua y Nicaragua, lo que le permitía sacar al mar la producción ribereña. Dos proyectos quedaban en el aire: prolongar las vías desde el lago Nicaragua hasta el puerto de San Juan y entre Chinandega y la frontera hondureña, para conseguir una conexión internacional. De este último trazado sólo pudo abrirse en 1885 el pequeño ramal Chinandega-El Viejo. Por entonces, el gobierno dedicaba de nuevo sus esfuerzos al Ferrocarril del Atlántico. Además, los conflictos civiles que terminaron con el proyecto reformista de Santos Zelaya afectaron de tal manera a la línea del Pacífico, que sería necesario reconstruirla casi por completo entre 1909-1913 para volver a ponerla en explotación.

Entre 1902-1931 tan sólo hay que registrar el cierre en 1917 del ramal Chinandega-El Viejo por falta de tráfico. En casi dos décadas sólo se inició la construcción en 1916 del citado proyecto, que debía ofrecer una salida directa al Pacífico al lago Nicaragua, pero cuya materialización tuvo que esperar a la década de 1930. Resulta paradójico que el 31% de la red ferroviaria nicaragüense se construyese en los años treinta, período de recesión económica y en que la expansión del ferrocarril había terminado en la mayoría de los países del mundo. Tres factores explican este hecho. Para enfrentar la crisis, el Estado quintuplicó el gasto público (los 7.133 pesos de 1935 se convirtieron en 32.292 en 1940). La participación estatal en la generación del PIB durante los años veinte apenas sobrepasó el 1%. Este porcentaje aumentó poco con la crisis,¹⁸ pero la política de fomento indirecto de la actividad económica y la contratación de varios préstamos con el Banco Nacional, recalaron en el ferrocarril, sector en que siempre había intervenido activamente. Asimismo, la crisis provocó una mayor diversificación de la economía que también benefició al ferrocarril, hasta el punto de que sólo entonces fueron factibles los dos proyectos que anteriormente no habían podido realizarse.

18 Bulmer-Thomas, Víctor: "Centroamérica en el período de Entreguerras", en Rosmary Thorp (comp.): *América Latina en los años treinta. El rol de la periferia en la crisis mundial*, México, 1988, págs. 347-349.

Entre 1937-1938 se construyeron los 31,5 km. del ramal Chinandega-Morazán, ofreciendo una salida marítima a las nuevas plantaciones azucareras y algodóneras del Noroeste. Los 36,6 km. de la línea San Juan-San Jorge se tendieron entre 1929-1933 para servir a las explotaciones de maíz, arroz y banano que se extendían a lo largo de las riberas del lago Nicaragua, desconcentrando además el tráfico del puerto de Corinto. A ellos se unieron otros 58,8 km. del ramal León-Esteli, construidos entre 1930-1941, dotando de un medio de transporte a las regiones maiceras y cafetaleras del Noroeste. Como apreciábamos en el cuadro 5, en el decenio 1936-1945 se alcanzó la proporción más alta de km. de vía/km.², y se inició la inversión del cambio en la tendencia positiva de la relación km. de vía/número de habitantes.

En 1941 se abrió al tráfico el último tramo de línea construido en Nicaragua. El ferrocarril siguió beneficiándose de las excepcionales condiciones de monopolio del transporte que lo caracterizaron durante toda su historia. La competencia del transporte automotor, que estaba provocando el cierre de líneas en todo el mundo, sólo afectó a la línea San Juan-San Jorge, clausurada en 1954, cuando la Carretera Centroamericana atravesó el territorio nicaragüense, tendiendo un ramal hacia el puerto de San Juan y haciendo desaparecer prácticamente el tráfico ferroviario por dicha línea. Los 369 km. restantes del Ferrocarril del Pacífico permanecen abiertos en la actualidad.

La ausencia de mejoras en la infraestructura de una línea cuyos tramos más antiguos tenían más de un siglo de antigüedad fue a la postre la razón principal de la depresión del tráfico y del servicio ferroviario. En 1886, cuando se inauguraron las divisiones Este y Oeste del Ferrocarril del Pacífico, el ancho de vía era de 1,067 m., medida que se mantuvo en todos los tramos construidos posteriormente. La pendiente máxima era del 2,8%. El peso de los raíles, de 20-30 lib. en la vía principal y de 20 en los ramales.¹⁹ Un informe de la CEPAL sobre el ferrocarril centroamericano constata que estas condiciones no habían cambiado en 1950. Los raíles seguían siendo de peso liviano: 30 kg./m. en el 75% de la vía y entre 20-25 en el resto. Para entonces, el monopolio del tráfico del puerto de Corinto situaba a este ferrocarril entre los más rentables del mundo. Sin embargo, el Estado no emprendió las mejoras necesarias

¹⁹ Halsey, F.M.: *Railway Expansion...*, pág. 130; Ross, D.G.: *The Construction...*, págs. 247-253 y, Long, W.R.: *Railway of...*, págs. 80-81.

para que la calidad del servicio estuviese en consonancia con su importancia y el transporte pudiese resistir la competencia de una carretera hasta el puerto. El citado informe señalaba también la necesidad de reformar gran parte del recorrido, instalando raíles que pudiesen resistir mayor velocidad, basaltando y sustituyendo los durmientes en mal estado. La abundancia del tráfico —decía— aconsejaba automatizar el sistema de señales para mejorar la rapidez y la coordinación y evitar desastres. Finalmente, insistía en que el tramo Chinandega-Corinto era el que más volumen de tráfico soportaba y donde más urgían las reformas. También era necesario “mejorar las instalaciones portuarias, que son las mismas de hace treinta años y ocasionan la mayor parte de los retrasos en el servicio”.²⁰

La remodelación no se llevó a cabo. Las últimas referencias disponibles sobre la infraestructura ferroviaria datan de los años setenta, cuando el transporte y los resultados económicos comenzaron a deprimirse. El radio de las curvas era del 15 % y el grado de elevación del 3%. La altura máxima del trazado 584 m. Las traviesas eran de madera de 178 mm. y el espacio entre las mismas de 560 mm. La carga AX de 12 Tm. Además de los 368 km. de línea operativa, el Ferrocarril del Pacífico contaba con 45 km. de desvíos, patios, vías muertas y apartaderos.²¹

Los equipos de transporte

Hasta 1914 carecemos de estadísticas para el estudio del parque móvil. El número de unidades operativas debió ir en aumento según se fueron abriendo nuevos tramos y los datos de 1914 podrían ser extrapolables a la década anterior, aunque desconocemos el efecto de los disturbios de 1909 sobre el equipo de transporte. La evolución de los distintos rubros del material rodante desde 1914 (cuadro 6) muestra una tendencia coherente con lo que cabría esperar. Hasta 1929 se mantuvo cierta estabilidad en las cifras, que no alteró la crisis de 1930 debido a la construcción de nuevos tramos. La ampliación del ferrocarril y el monopolio del transporte en el puerto de Corinto explica el fuerte incremento del número de unidades en la década de 1940 y su mantenimiento hasta los años sesen-

20 Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL): *El transporte en el istmo centroamericano*, Nueva York, 1975, pág. 73.

21 González, Noel A.: “Sinopsis de los ferrocarriles de América: Nicaragua”, *Boletín del Congreso Panamericano de Ferrocarriles*, 1975, pág. 133, y *JANE'S World Yearbook*, 1979.

ta. Hasta el inicio de la década siguiente, la cifra de vagones parece indicar que el volumen del transporte de pasajeros también se mantuvo alto. Después dicha cifra se redujo, estabilizándose luego, para volver a caer en los años ochenta, esta vez en paralelo con la eliminación del 75% de las locomotoras y del 33% de los vagones de carga.

CUADRO 6
EQUIPOS DE TRANSPORTE

Años	Locomot. ^s	Automot.*	Coches	Vagones	Total	Porcentaje				Loc/100 km. vía	Coch+ Vag/Loc	Coch+Vag/ km. vía	Coch+Aut en % Vag
						Loc.	Aut.	Coch.	Vag.				
1914	22	—	30	153	205	10,7	—	14,6	74,7	7,7	8,3	0,6	16,4
1920	19	—	31	141	191	9,9	—	16,2	73,9	6,8	9,1	0,6	18,0
1922	17	—	32	141	190	8,7	—	16,8	74,5	6,1	10,2	0,6	18,5
1929	19	—	—	258	—	—	—	—	—	6,8	—	—	—
1935	18	11	—	286	—	—	—	—	—	5,1	—	—	—
1940	36	—	59	299	—	8,9	—	14,6	74,0	9,3	9,9	0,9	18,8
1945	30	—	59	279	—	7,9	—	15,6	73,9	7,4	10,2	0,8	19,8
1950	28	—	72	275	—	7,3	—	18,7	71,4	6,9	12,4	0,9	22,9
1955	31	14	75	291	421	7,4	3,3	17,8	71,5	8,4	11,8	1,0	23,4
1960	35	14	60	264	373	9,4	3,8	16,1	70,7	9,5	9,3	0,9	21,9
1965	33	12	70	326	441	7,5	2,7	15,9	73,9	8,9	12,0	1,1	20,1
1970	42	21	28	313	404	10,4	5,2	6,9	77,5	11,4	8,1	0,9	13,5
1975	41	21	26	306	394	10,4	5,3	6,6	77,7	11,1	8,1	0,9	13,3
1980	9	17	27	206	259	3,5	6,6	10,4	79,5	2,4	25,9	0,6	17,6
1985	9	2	9	159	179	5,0	1,1	5,0	89,9	2,4	18,6	0,5	6,5
1988	13	4	—	151	—	—	—	—	—	3,5	—	—	—

* Para calcular porcentajes suponemos que no hubo antes de 1922 y que se mantuvieron en torno a la decena entre 1935-55.

El tipo de tracción históricamente predominante en el Ferrocarril del Pacífico fue la maquinaria a vapor. Hasta 1976 no fue retirada por completo, y a partir de ese año, sólo permanecieron operando 9 de las 12 locomotoras diesel que poseía la compañía. En cuanto a la capacidad del material remolcado, los datos disponibles sólo permiten ver los cambios que sucedieron durante las décadas de 1960-1970. La capacidad promedio de los vagones, que entre 1940-1960 era de 6.000 Tn. promedio, se redujo a partir de 1977 hasta 4.000. En lo que respecta al número de plazas de los coches de pasajeros, la evolución fue semejante. Disponemos de información más continua. Sabemos que el promedio de 3.500

plazas del período 1940-1960 se redujo hasta cerca de dos mil entre 1969-1977, para después situarse en torno a quinientas.²²

La bibliografía coincide en que el estado de la infraestructura y del material rodante fue la causa de la depresión del tráfico ferroviario. Durante los años cuarenta y cincuenta, mientras el Ferrocarril del Pacífico tuvo el monopolio del transporte del puerto de Corinto, el informe de la CEPAL que citamos anteriormente, llegaba a la conclusión de que para mejorar el servicio era imprescindible la reforma del equipo de transporte:

“El número y hasta la calidad de los vagones de carga es suficiente, pero de poco sirve debido al estado en que se encuentra el equipo de tracción”.²³

Un informe de N.A. González para el *Boletín del Congreso Panamericano de Ferrocarriles* (1975) coincidía con el de la CEPAL:

“Locomotoras que debían ser retiradas del servicio soportan recorridos mensuales promedio de 2.700 km., lo que acarrea enormes costos de operación y tal ineficiencia en el servicio, que sólo el monopolio del tráfico portuario permite resistirlos”.²⁴

El factor humano

Carecemos de datos para el trabajo en el ferrocarril antes de 1941 y entre 1947-1975. Las cifras de los años setenta ponen de nuevo en evidencia la depresión del tráfico ferroviario. El número de agentes se había reducido un 71% en 1978 respecto de 1947. Resulta significativo también observar lo que sucedió después del triunfo de la Revolución en 1979 (ver cuadro 7). En sólo un año, el número de operarios ferroviarios aumentó un 60% y la razón agentes/km. de vía y equipo de transporte, supera la de los años cuarenta, cuando la explotación ferroviaria contaba con condiciones excepcionales. Sólo las prioridades políticas de la Revolución pueden explicar este comportamiento. Distintos informes sobre los ferrocarriles centroamericanos de las décadas de 1960-1970 coincidían en la necesidad de recortar las plantillas y mejorar la cualifi-

22 Datos de la OEA: *América en Cifras* (varios años); CEPAL-SIECA: *Compendio estadístico centroamericano*, 1975; ALAF, *Anuario estadístico ferroviario latinoamericano* (varios años), y HALSEY, F.M.: *Railway expansion...*

23 CEPAL: *El transporte...*, págs. 71-73.

24 González, N.A.: “Sinopsis...”, pág. 134.

cación del personal para reducir el costo de producción, aumentar el rendimiento hombre/hora y la calidad del servicio. Estimaban, asimismo, que el 25% de las reformas necesarias para superar la crisis del sector concernían a la racionalización y capitalización del trabajo.²⁵

CUADRO 7
RECURSOS HUMANOS

Años	Número de agentes	Agentes/Km. de vía	Agentes/locomotoras	Agentes/material rodante
1941	2461	6,2	85,0	7,1
1947	2505	6,2	86,3	8,0
1975	902	2,5	24,1	2,7
1978	727	0,6	25,2	1,7
1979	1166	3,2	129,5	8,7
1985	1188	3,2	132,0	7,1
1987	1188	3,2	91,4	7,1

El transporte

El transporte de viajeros

Antes de 1929, la poca información disponible sobre transporte de viajeros coincide con lo que señalamos para el material rodante. Desde 1929, los datos muestran una tendencia coherente con la evolución del resto de las variables estudiadas. Después de la crisis de 1930, las cifras absolutas y relativas del tráfico de pasajeros experimentaron un crecimiento que alcanzó valores máximos en la década de 1950, para iniciar después una fase depresiva que no se quiebra hasta los años ochenta. Sabemos, además, que la calidad de este servicio sufrió un paulatino deterioro como consecuencia del estado de conservación del material, y fundamentalmente de los coches de segunda clase, en los que viajaban el 75% de los usuarios. La única compensación era el reducido precio de los billetes.²⁶ En estas circunstancias, se entiende que la depresión del servicio de viajeros fuese anterior al del tráfico de mercancías, pues-

²⁵ Sobre este aspecto, ver los informes citados anteriormente y "América Central. Mejoras en la economía permiten un futuro mejor para los ferrocarriles", *Boletín del Congreso Panamericano de Ferrocarriles*, 1970, pág. 31.

²⁶ CEPAL: *El transporte...*, págs. 78 y 79.

to que aquél no gozó de la situación de monopolio que tuvo éste último. La cifras relativas del cuadro 8 confirman estas conclusiones, y además matizan la importancia de la leve recuperación de las cifras absolutas durante la década de 1980, debida probablemente a la disminución del tráfico de carretera como consecuencia de las dificultades para el abastecimiento de petróleo durante el período de gobierno revolucionario.

CUADRO 8

TRANSPORTE DE VIAJEROS

Años	Viajeros	Viajeros/ Habitante	Viajeros/ km. vía	km. recorridos/ viajero	Viajeros/km. (millones)	Viajeros/km. por habitante	Viajeros/km. por km. vía
1929	887.000	1,2	3.179	---	---	---	---
1934	476.000	0,6	1.344	---	---	---	---
1935	925.000	1,1	2.612	36	33.000.000	44,5	93.220
1940	1.590.000	1,8	4.119	34	55.000.000	67,9	142.487
1945	2.600.000	2,7	6.404	37	98.000.000	103,2	233.990
1950	3.100.000	2,9	7.635	---	112.000.000	105,4	300.493
1955	3.600.000	2,9	9.756	---	128.000.000	102,8	325.203
1960	1.538.000	1,0	4.168	---	60.000.000	41,1	162.602
1965	1.181.000	0,7	3.200	43	51.000.000	30,8	138.211
1970	762.000	0,4	2.065	40	30.000.000	15,9	81.301
1975	447.000	0,2	1.205	18	39.000.000	17,7	105.691
1980	368.000	0,1	997	15	40.000.000	14,4	108.401
1885	841.000	0,3	2.279	26	30.000.000	9,2	81.301

El transporte de mercancías

El caso del transporte de mercancías es muy peculiar. Su evolución no se explica por el comportamiento de las variables internas de la explotación ferroviaria, sino atendiendo a factores externos: el citado monopolio del tráfico en el puerto de Corinto, por donde se realizaba la mayor parte del comercio exterior nicaragüense. En el cuadro 9 observamos que el mejor período para la explotación ferroviaria en Nicaragua se inició después de la crisis de los años treinta, gracias al tráfico de mercancías. Entre 1945-1955, el volumen de transporte creció un 128%, alcanzando máximos históricos cuando el tráfico ferroviario en el resto de América Latina se encontraba en plena depresión. A partir de ese momento la tendencia se invirtió, aunque las magnitudes siguieron siendo elevadas hasta mediados de la década de 1970, cuando la depresión del tráfico ferroviario era ya un hecho. Durante los años ochenta se observa

una ligera recuperación, aunque matizada por el comportamiento de los datos relativos, como en el caso del transporte de viajeros.

CUADRO 9
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Años	Toneladas	Toneladas/ habitante	Toneladas/ km. de vía	km recorridos por una Tn.	Toneladas/km (millones)	Toneladas/km por hab.	Toneladas/km por km de vía	Toneladas/ viajeros
1929	127.000	0,17	455	—	—	—	—	0,14
1934	70.000	0,08	197	—	—	—	—	0,14
1935	89.000	0,10	251	102	9.000.000	11,1	25.424	0,09
1940	129.000	0,14	334	89	11.000.000	12,3	28.497	0,08
1945	181.000	0,19	445	78	15.000.000	16,5	36.946	0,07
1950	270.000	0,25	665	—	22.000.000	20,9	54.187	0,08
1955	361.000	0,29	978	—	32.000.000	25,7	89.431	0,10
1960	282.000	0,19	764	—	23.000.000	15,6	62.331	0,18
1965	162.000	0,09	445	81	13.000.000	7,8	35.230	0,13
1970	126.000	0,06	341	130	16.000.000	8,5	43.360	0,16
1975	61.000	0,03	165	8	136.000.000	67,7	368.563	0,13
1980	47.000	0,01	127	6	138.000.000	49,8	373.984	0,12
1885	68.000	0,02	184	8	111.000.000	33,9	300.813	0,08

Además del monopolio del puerto de Corinto, la peculiaridad de las cifras del transporte de mercancías durante los años que siguieron a la crisis de 1930, se explica también por ciertas modificaciones en el tipo de productos transportados, así como en la extensión kilométrica del ferrocarril; con la diversificación de la agricultura nicaragüense y con la incorporación de nuevas regiones al servicio ferroviario. Hemos podido obtener algunos datos sobre las mercancías que se movían por la línea en 1940. El café era el principal producto transportado, representando un 20% del total de la carga ferroviaria en ese año. El resto se repartía de la siguiente forma: 13,3 % productos forestales, 5,10% minerales, 2,81% otros productos agrarios y 46,6% manufacturas.²⁷ Estos porcentajes pueden servir como referencia histórica, añadiendo los matices que permiten conocer el resto de las variables estudiadas. Posiblemente, el dato que mayores variaciones pudo experimentar fue el porcentaje de manufacturas, puesto que sin ser el objeto del ferrocarril este tipo de transporte, seguramente tuvo efectos multiplicadores sobre la industria de las regiones que sirvió, y fundamentalmente sobre la producción de artículos de consumo directo, destinado al abastecimiento de las ciudades. No obstan-

27 Bloom, P.E.: *Central America...*, pág. 44.

te, la mayor proporción de manufacturas transportadas debió ser producto de la redistribución de las importaciones que llegaban al Puerto de Corinto, cuyo transporte monopolizó el ferrocarril durante muchos años. También es posible señalar que en fechas posteriores, el rubro consignado como “otros productos agrarios” debió crecer absoluta y relativamente. Los ramales ferroviarios construidos después de 1930 llegaron hasta las regiones maiceras y cafetaleras de Esteli, hasta las azucareras y algodonerías del Noroeste, y pudieron sacar con más facilidad hacia el mar la producción de las riberas del lago Nicaragua, gracias a la línea subsidiaria San Juan-San Jorge, que además desconcentró el tráfico del puerto de Corinto.

Para finalizar, la relación mercancías/pasajeros del cuadro 9 amerita un último comentario. Aunque la vocación del transporte ferroviario nicaraguense fue esencialmente mercantil, destaca la importancia del tráfico de viajeros, y tanto absolutamente, como en relación con el resto de América Latina. Dicha importancia es coherente, además, con la composición del material rodante que operó en la línea, con una infraestructura que ofrecía una buena cobertura para la región del Pacífico y con los resultados económicos que analizaremos más adelante.

El ferrocarril y el sistema de transportes en Nicaragua

Nicaragua carece de un sistema de transportes. Aún hoy en día el 30% del territorio (la región atlántica) está desprovisto de ferrocarriles y carreteras. Sólo la costa, gracias al mar y los valles de los ríos navegables, posee un medio de comunicación aceptable con el exterior, aunque son rutas longitudinales, lo que no favorece la integración del espacio. La situación de los caminos fue siempre deficitaria, y eso no ha mejorado en la actualidad: Nicaragua cuenta con sólo 6.712 km. de carretera y únicamente un 10% están pavimentados. La Carretera Panamericana pasa por la frontera hondureña, corre por el interior de la meseta central y entra en los valles del Oeste, cortando entre los lagos, para desaparecer en Costa Rica. De la región interlagos parten dos rutas que entroncan con dicha carretera. Una llega hasta Corinto, paralela a la vía del Ferrocarril del Pacífico, y la otra bordea el lago Nicaragua por el Este. De ella sale la única conexión con el Atlántico, que parte de la localidad de Acollapa y llega hasta Rama, recorriendo el trazado tantas veces proyec-

tado para el Ferrocarril del Atlántico y conectando con el océano mediante las aguas del río Escondido.

Aunque limitadas, las carreteras consiguieron el objetivo que el ferrocarril no pudo alcanzar. La función de éste dentro del sistema de transportes no pudo, por tanto, ser el acicate para el desarrollo y la integración de la región atlántica. Tan sólo pudo prestar servicio a las zonas más desarrolladas, aumentando las diferencias entre el Este y el Oeste. No obstante, esto no reduce su valor, sólo lo limita estructuralmente. El Ferrocarril del Pacífico fue formando paulatinamente una red de transportes en el Oeste, completando sus servicios con la navegación marítima y lacustre. Para satisfacer estas necesidades, contó con terminales en los lagos Managua y Nicaragua y con una línea de vapores que prestaba sus servicios en el primero de aquellos lagos. Además, era propietario de las instalaciones portuarias de San Juan del Sur y Corinto, en el Pacífico, donde conectaba el ferrocarril con el tráfico de cabotaje y con las líneas de transporte marítimo internacional. Esta infraestructura formó la red de comunicaciones más importante del país, sobre todo gracias al citado monopolio del transporte en el puerto de Corinto, donde la carretera no llegó hasta los años sesenta.²⁸

Ignoramos si en otras circunstancias el ferrocarril habría intentado mejorar su posición frente a otros medios de transporte, lo que sí se puede afirmar es que el monopolio del tráfico portuario no favoreció esta opción. Las conexiones del Ferrocarril del Pacífico con otras líneas se limitaron al enlace en Chinandega con el pequeño ferrocarril azucarero de la *Nicaraguan Sugar Estates Ltd.* Careció, por tanto, de conexiones internacionales, aunque llegó a contar con un ramal entre Chinandega y la frontera hondureña. Desde la década de 1880, cuando se concibió el proyecto del Ferrocarril Panamericano, la posibilidad de que su línea formase parte del mismo estuvo siempre *in mente*, pero jamás se realizó.²⁹ Esto también redujo su valor para incentivar la integración y el comercio regional.³⁰

28 "Ferrocarriles en el istmo Centroamericano", *Boletín del Congreso Panamericano de Ferrocarriles*, 1978, pág. 162 y CEPAL: *El transporte...*, págs. 71 y 80. Por el informe de la CEPAL sabemos que a mediados de los cincuenta no llegaba ninguna carretera hasta el puerto. Para entender el significado de la concentración del tráfico internacional en el Pacífico basta decir que en 1940, el 70% del comercio de importación y exportación se realizaba por sus puertos. Además, el 70% de las importaciones y el 45% de las exportaciones entraban y salían respectivamente vía Corinto.

29 Long, W.R.: *Railways of...*, pág. 156, y Ross, D.G.: *The construction...*, págs. 333-338.

30 CEPAL: *El transporte...*, pág. 71.

En síntesis, el ferrocarril ha cumplido en Nicaragua una función histórica que otro medio de transporte no hubiese podido desempeñar. No obstante, e independiente de su fracaso a la hora de integrar la región atlántica, lo que se explicaba atendiendo a la estructura del sistema socio-económico en que se integró, su explotación se caracterizó por condiciones de subutilización y desconexión, empeoradas por su proyección hacia el comercio internacional, lo que redujo el valor que habría podido tener para la economía local. Esas mismas razones fueron la causa también de la obsolescencia del sistema y de su incapacidad para responder a la competencia de la carretera y de la navegación aérea.³¹

Los ferrocarriles y el desarrollo económico en Nicaragua

La economía de los ferrocarriles

Carecemos de datos sobre los resultados económicos del Ferrocarril del Pacífico antes de 1929, aunque en este caso contamos con algunas referencias anteriores bastante precisas. Sabemos que la línea reportó beneficios desde la inauguración de los primeros tramos, así como que los disturbios civiles que derrocaron a Santos Zelaya provocaron la completa paralización de su explotación. No obstante, ésta se recuperó después de 1913 y entre ese año y 1920 los beneficios netos de explotación alcanzaron 1.889.000 pesos (270.000 promedio anuales).³² Cuando empezamos a tener datos seriados (cuadro 10), estos resultados habían disminuido como resultado de la crisis de 1930, aunque nunca llegaron a ser negativos. Los coeficientes de explotación no superaron el 71% y su recuperación posterior fue vertiginosa.³³ Coincidiendo con lo que vimos en capítulos anteriores, a partir de 1939 se inició el período de mejores rendimientos.³⁴ Dicho período continuará, aunque con coeficientes por

31 González, N.A.: "Sinopsis..." , págs. 126-127.

32 Ross, D.G.: *The construction...*, pág. 279.

33 El coeficiente de explotación es un deflactor que permite observar la evolución real de los resultados económicos. Es positivo siempre que esté por debajo de cien y negativo si supera la centena.

34 CEPAL: *El transporte...*, pág. 73, llama la atención sobre lo incongruente de estos resultados comparados con el estado de la infraestructura y los servicios ferroviarios, llegando nuevamente a la conclusión de que el monopolio del tráfico portuario de Corinto fue lo que permitió beneficios que situaban al Ferrocarril del Pacífico entre los más rentables del mundo en su momento.

encima del 60%, hasta finales de la década de 1950. Después, la depresión del transporte fue definitiva. Los coeficientes de explotación empeoraron paulatinamente, sobre todo después de la crisis de los años sesenta, situándose por encima del 300%.

La procedencia de los ingresos ferroviarios confirma las conclusiones que apuntamos con anterioridad. La vocación del transporte fue emi-

CUADRO 10

RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN (EN MILES DE CÓRDOBAS)

Años	Ingresos				Gastos Totales	Resultados económicos	Coeficiente de explotación
	Viajeros	Mercancías	Otros	Total			
1934	—	—	—	694.000	478.000	216.000	68,88
1935	253.000	551.000	—	842.000	558.000	284.000	66,27
1940	1.123.000	2.119.000	—	3.449.000	1.769.000	1.680.000	51,29
1946	3.605.000	6.755.000	523.000	10.883.000	6.737.000	4.146.000	61,90
1950	4.421.000	8.272.000	785.000	13.480.000	8.390.000	5.090.000	62,24
1955	—	—	—	19.673.000	15.173.000	4.500.000	77,13
1960	—	—	—	10.364.000	12.144.000	-1.780.000	117,13
1965	—	—	—	6.352.000	7.036.000	-685.000	110,78
1970	—	—	—	5.200.000	6.816.000	-1.616.000	131,08
1977	1.156.000	2.772.000	—	3.928.000	11.362.000	-7.434.000	140,62
1980	1.084.000	2.102.000	198.000	8.008.000	12.399.000	-8.311.000	303,30
1985	2.973.000	4.749.000	1.528.000	9.253.000	—	—	—

nentemente mercantil (los beneficios del tráfico de mercancías duplican por término medio a los del servicio de pasajeros). Las magnitudes consignadas como “otros”, donde se incluyen las subvenciones estatales, son destacables desde principios de la década de 1980 (16 % de los ingresos totales). En cuanto al comportamiento de los gastos, no hay nada significativo que destacar. Es coherente con la tendencia que describen los ingresos y los resultados económicos.

El ferrocarril y la economía nicaragüense

En apartados anteriores ya hicimos referencia a lo que el ferrocarril significó para la economía nicaragüense. En la Nicaragua de finales del siglo XIX, el nuevo medio de transporte jugó un papel esencial para la definición del poder político, al menos en el Oeste, pues al mejorar las

comunicaciones, aumentó el control de Managua sobre León y Granada, que reiteradamente habían discutido su capitalidad. Fomentó el desarrollo de las explotaciones cafetaleras de las regiones de Managua y Cerao y del litoral pacífico en general y, después de los años treinta, fue imprescindible para la diversificación de la agricultura y para la apertura de nuevas regiones del territorio a la agricultura comercial, gracias a la construcción de nuevos tramos y a la coordinación del ferrocarril con la navegación lacustre.

El ferrocarril fue pieza clave para la inserción de Nicaragua en el mercado mundial a finales del siglo XIX y también para el proceso de ajuste y reinserción que tuvo lugar tras los cambios producidos por la depresión de los cultivos tradicionales, que culminó con la crisis de 1930. Fue fundamental, asimismo, para el control político del territorio y hasta para el erario público, que tuvo en él una importante fuente de ingresos. Finalmente, las vías ayudaron a movilizar la población suficiente para que funcionase el sistema de relaciones monetario-capitalistas que requerían las explotaciones cafetaleras, proporcionando el medio de comunicación necesario para que la población pudiese trasladarse temporalmente a trabajar en el café. De igual forma, incentivó la urbanización del territorio y de la población y ayudó a la extensión del latifundio agrícola sobre los cultivos de subsistencia y, por tanto, a la expulsión de población rural, al mismo tiempo que hizo posible el abastecimiento de las ciudades.

El papel del ferrocarril en la formación de un régimen de dominación socio-política que no pudo llegar a la categoría de Estado nacional, pero que puede calificarse de Estado oligárquico, como lo definió Torres Rivas, fue tan indiscutible como inevaluable. Lo mismo puede decirse de su colaboración en la preservación de dicho régimen después de la crisis de 1930, gracias a su participación en el proceso de diversificación económica y a su función para el control de la población.

Tan importante es destacar aquello para lo que el ferrocarril sirvió, como aquello para lo que no sirvió. Lo apuntamos con antelación. No puede emitirse un juicio histórico negativo sobre el fracaso de los proyectos del Atlántico, ya que esto se explica por su inserción dentro de una estructura socio-política, económica y hasta internacional, para cuyo funcionamiento fue imprescindible, pero que no pudo modificar. En este sentido, el ferrocarril aumentó las diferencias regionales. Tampoco tuvo éxito en el objetivo de atraer capital extranjero, al menos comparado con

otros países de la región, así como en sus efectos multiplicadores para el crecimiento de la industria local, ya que si bien redujo los costos del transporte, también abrió los mercados regionales al comercio internacional y facilitó la distribución de las importaciones por el territorio. La historia ferroviaria de Nicaragua, finalmente, y una vez señalada su idiosincrasia, no fue diferente a la de otros países de Centroamérica. Su análisis confirma, además, la falacia de culpar al capital extranjero de los defectos estructurales de las economías locales. La única línea abierta al tráfico en Nicaragua permaneció en manos del Estado la mayor parte del tiempo y su función dentro de la economía nicaragüense fue similar a la que desempeñaron los ferrocarriles que en otros países estuvieron en manos de la iniciativa privada.

En consonancia con su plena inserción en el sistema económico en que se integró, el ferrocarril se vio al final desfavorecido por los cambios de las circunstancias que en el pasado lo hicieron imprescindible. La ausencia de caminos adecuados y sus ventajas tecnológicas y de eficacia frente a ellos hicieron posible su construcción. La inversión de esta relación a partir de la década de 1920-1930 generó, por tanto, una crisis estructural en el sector. En Nicaragua, condiciones tan especiales como transitorias (el monopolio sobre el transporte del puerto de Corinto), retrasaron la incidencia de estos factores durante dos décadas, pero al final el resultado fue el mismo que en otras partes. La competencia de otros medios de transporte más adecuados para las nuevas necesidades socio-económicas, la ausencia de coordinación entre el ferrocarril y los mismos, la obsolescencia de la infraestructura y la baja calidad del servicio lo condujeron a una crisis que se ha agravado con el tiempo.

Tras la síntesis de las conclusiones más importantes que se obtienen del estudio del ferrocarril nicaragüense, es posible finalizar señalando algunas ideas acerca de las perspectivas de futuro. A pesar de la depresión del tráfico, cerrar el ferrocarril en un país que adolece de medios de transporte terrestre y de fuentes de energía, no parece solución adecuada. Su utilidad como medio de transporte y como factor del crecimiento económico, sin embargo, dependen de la realización de mejoras en la infraestructura y en el servicio. Frente a estas necesidades se han presentando algunos proyectos a nivel regional, buscando la cooperación internacional. Aunque debemos valorar estas iniciativas de manera positiva, su mocedad impide por el momento un juicio más detenido.