

EL FERROCARRIL DE NICARAGUA

Un gigante de hierro con patas de barro

Duilio A. Pacheco Ruiz

Durante el Gobierno de Doña Violeta Chamorro se procedió a desmantelar el Ferrocarril del Pacífico de Nicaragua, y hubo personas que dijeron: Un Chamorro llevó el Ferrocarril a Nicaragua y otro Chamorro lo hizo desaparecer.

Mucha historia hay que relatar sobre este medio de comunicación; en su historia hay facetas de corte política, social, económica, religiosa, educativa, de literatura, deporte, etc. Todos sabemos, que en el Ferrocarril viajaron personajes de la política criolla y personalidades mundiales, sabemos que muchos se enamoraron viajando en el tren, cuántas amistades nacieron en esos viajes; sabemos que este medio de transporte fue hipotecado por el Gobierno de Nicaragua para obtener préstamos con la Banca Internacional; sabemos que fue el eje principal de nuestro comercio interior y exterior; sabemos que amparados en las deficientes comunicaciones nacionales el Ferrocarril pasó a ser una empresa pujante, abundante en recursos financieros y fue también la principal fuente de financiamiento de campañas políticas en el pasado. Si examinamos un poco más profundo, veremos cómo fue un factor decisivo en la desmovilización de las tropas nacionales y extranjeras en diferentes etapas de la sangrienta Historia de Nicaragua.

Pero todo esto es historia, sin embargo hay aspectos de la historia del Ferrocarril que deben ser analizados para saber: ¿Por qué una empresa tan sólidamente financiera pasa a ser una empresa

quebrada?

Probablemente la parte más lastimosa del Ferrocarril está después de los años sesenta, cuando la rentabilidad de la empresa era inferior al interés que pagaba una cuenta de ahorro dentro del leonino sistema bancario nicaraguense.

Hagamos un repaso de las deficiencias técnicas que aceleraban el deterioro de esta importante empresa. Es bien conocido, que los países con adecuada administración en empresas ferroviarias, han sido históricamente rentables. No pequemos de tontos si tratamos de comparar nuestra situación, con los países desarrollados, pues esto nos lleva a cometer otro gran error. Hay quienes en forma muy inocente, comparan el Ferrocarril de Nicaragua con el de los Estados Unidos de Norteamérica, México y Europa. Esto es un gran error, pues estos países tienen una industria pesada y abundante, donde el sistema ferroviario es necesario para abaratar los costos de comercialización. En países como la India, con una población super abundante, los trenes siempre van atestados de pasajeros, debido a la ausencia de caminos en la basta extensión del país, lo que hace rentable el transporte ferroviario, igual caso en China, Rusia, etc.

En el caso Nicaragua, el tren tenía un tendido que en todo el país no superaba los 250 kilómetros, únicamente en la costa del Pacífico. De igual manera, eran unas cuantas empresas que se podían contar con los dedos de la mano que hacían uso de este medio de transporte, y cuya deman-



da por este servicio era un par de meses al año. En su mayor tiempo, el tren sólo daba servicio Granada-Masaya-Managua para pasajeros principalmente. De Managua a León servían las góndolas PULLMAN para llevar pasajeros, el que siempre iba muy vacío. El tramo Managua-Corinto lo cubría el tren de carga. Indudablemente que los ingresos generados en los últimos años de su vida, apenas permitía pagar la planilla que en su totalidad alcanzaban a 110 trabajadores que incluía desde el gerente general hasta los que reparaban la vía férrea.

La crisis que reinaba en esta institución era tal, que perdió su status de ENTE AUTONOMO y pasó a ser una dependencia de Casa Presidencial, razón por la cual el gerente general del mismo era un oficial de la Guardia Nacional. Esta situación fue otro elemento de descapitalización para la empresa, pues todos los recursos de la empresa eran usados por la Guardia Nacional, como era el uso y abuso de los talleres de la Escuela de Artes. Asimismo, las construcciones de estructuras metálicas en dichos talleres se les "otorgaba" a los al-

tos oficiales de la Guardia Nacional. De igual manera, todo oficial que tenía finca, le vendía a la empresa ferroviaria los durmientes que eran maderas por debajo de las medidas requeridas, y que los mismos no eran recomendables para estos fines, por ser maderas blandas y de rápido deterioro.

Bajo la administración de Casa Presidencial, el Ferrocarril va siendo sometido a un canibalismo sostenido, de tal manera que la Escuela de Artes y Oficios que era donde funcionaban los talleres del Ferrocarril, costosos equipos se perdieron, tales como: tornos de gran tamaño, fresadoras, prensas, equipos para fundición, etc.

Para comienzos de los años setenta, la Empresa Tahal-Consulting, (empresa israelita) realizó un estudio sobre la reactivación del Ferrocarril, que abarcaba de extremo a extremo e incluía en sus recomendaciones un plan de expansión. El estudio en cuestión, no recomendaba la reconstrucción del Ferrocarril si se sustentaba en el corredor tradicional donde operaba, pues el estudio de mercado demostró que la car-

El Ferrocarril de..

Página 2

ga posible y el movimiento de pasajeros no mostraba rentabilidad financiera. Sin embargo, cuando se consideraron los ramales desde El Sauce (León) a Puerto Cabezas y el ramal hacia El Rama, el proyecto demostró rentabilidad, siempre y cuando los puertos marítimos de Puerto Cabezas y Bluefields fueran acondicionados para las exportaciones. El proyecto en sí se estimaba en cerca de 50 millones de dólares.

Entre las razones por el cual el Ferrocarril no era competitivo en su corredor histórico, se destacaban que las carreteras pavimentadas a lo largo del Pacífico iban en forma paralela al tendido ferroviario, produciendo una competencia en el movimiento de carga y pasajeros. Por otro lado la rigidez de horario del Ferrocarril CON UN SOLO MOVIMIENTO DIARIO entre los puntos de destino y la limitada capacidad de carga del tren hacía que los empresarios prefirieran el transporte por carretera. Aunque esto parezca irónico, el hecho se debía a los problemas del tendido ferroviario pues no prestaba ni seguridad ni rapidez en la entrega de carga. En este particular, hay que señalar que el tren no podía correr más allá de 35 kilómetros por hora por el mal estado de la vía. Así, el pésimo sistema de drenaje en ambos costados de la vía, hacía que cada vez que llovía, las aguas mal drenadas socavaban el tendido vial, de tal suerte que las mismas quedaban completamente en el aire, hasta más de treinta pulgadas. Luego se hacían los rellenos en forma manual y mal compactados de tal suerte que la vía, ante el peso del tren cedía por los movimientos pendulares y producía descarrilamiento. Otro de los problemas se

originaban, en que los durmientes (truncos de madera) estaban en contacto directo con la tierra lo que aceleraba que la madera se pudriera, por esta razón se encontraban durmientes cada seis u ocho pulgadas de separación. Este era el negocio de los militares y políticos vendiendo madera de pésima calidad.

Los usuarios de este servicio del Ferrocarril eran sometidos a una tortura interminable debido al bamboleo del tren de manera que el pasajero llegaba a su destino bien mareado y bien batido. Luego necesitaba tiempo para estabilizarse, pues uno salía caminando con el mal del “zambito” con movimientos pendulares y dolor de cabeza. Cuando el PULLMAN se descarrilaba, llegaban uno o dos jeeps (estos vehículos estaban acondicionados para moverse sobre la línea ferrea) usados por los equipos de mantenimiento, a recoger a los pasajeros, a quienes nunca los llevaban a la Estación del Ferrocarril, sino que los dejaban en el Torrión de la Escuela de Artes y que cada quien resolviera su problema. Cuando se producían los descarrilamientos del tren (góndolas o Pullman), las operaciones para encarrilar el equipo era todo un espectáculo. Llegaba la cuadrilla de mantenimiento al lugar de los hechos, formadas por hombres de mediana edad y otros en edad casi de retiro pero con mucha experiencia en estos menesteres. Las herramientas de trabajo eran gatas mecánicas para levantar el equipo descarrilado, un buen número de barras ochavadas, palines, martillos para recomponer los rieles, etc., lo único que no llevaban era un par de bueyes para ayudarse en aquella pesada tarea y de alto riesgo. Ahí no habían equipos modernos de fuerza hidráulica que ayudaran, sino únicamente la fuerza bruta y la necesidad de mantener el trabajo.

Quien se quejaba perdía el trabajo, entonces los capataces daban ánimo a los trabajadores ofreciendo un buen trago de “guarón”, para darles valor o para alivianarles la goma. Luego colocaban aquellas gatas mecánicas, que demandaban excesiva fuerza para levantar el equipo descarrilado y en aquel sube y baja iban sudando la goma bajo el ardiente sol del trópico. Indudablemente, la máquina del Ferrocarril contribuía remolcando las góndolas para lograr que se montaran en el riel.

Todo el sistema de drenaje, era insuficiente y sin mantenimiento que ponía en constante peligro al tren. El tren que viajaba Managua-Masaya-Granada, se limitaba a una actividad extremadamente pobre y sin beneficio económico. Así, cuando el tren viajaba lo hacía arrastrando como máximo 7 ó 8 góndolas. Dos góndolas para carga líquida como ácido nítrico o cebo para las fábricas de jabón ubicadas en Granada; 2 ó 3 góndolas abiertas para la carga de rollos de alambre para la fábrica de clavos de Industrias INCA. A su regreso a Managua venía con dos góndolas vacías y una góndola semi-cerrada (de barandas) donde venía una veintena de comerciantes Monimboseños con sus canastas de frutas, verduras, flores, etc. En este particular, las verduleras solicitaban paradas (como cualquier bus o taxi) en lugares inapropiados, como era la entrada al Barrio San Luis para suplir de productos al mercado de ese sector, luego hacía parada en la Planta Eléctrica de Managua para el resto de comerciantes que operaban en el Mercado Oriental, donde se congregaban los carretones de mano o de caballos a llevar a aquellos pesados canastos llenos de productos percederos.

El movimiento Managua-Corinto ofrecía cierta movilidad sustentada en el ciclo agrícola, por las

exportaciones de café y algodón. En la medida que Corinto fue decayendo por no adaptarse con la misma velocidad a los barcos del transporte mundial, el puerto fue decayendo arrastrando al Ferrocarril.

Como es sabido, el único puerto marítimo que prestaba condiciones por ser atraco directo era Corinto. En Puerto Somoza o Puerto Sandino y en el Puerto de San Juan del Sur la carga y descarga del barco era con barcazas en alta mar. Por este motivo el tren nunca llegó a estos destinos aunque se llegó a considerar la construcción de un ramal a San Juan del Sur, donde se construyó lo que sería la Estación del Ferrocarril, y que hoy en día funciona la base del Cuerpo de Bomberos de Rivas.

Como es tradición en Nicaragua, ninguna estructura del gobierno tiene plan de mantenimiento ni correctivo ni preventivo, de tal suerte que todas las instalaciones físicas como estaciones, bodegas de almacenamiento, etc., estaban en total desuso y abandono dejando al factor tiempo que hiciera su labor destructora.

Uno de los problemas más grave era el total vencimiento que tenían los rieles, y que exigían su más rápido y pronto reemplazo. Así, los rieles eran de 60 libras de peso por yarda lineal, lo que implicaba serios problemas su reemplazo, pues la gran mayoría de países productores de este material (países desarrollados) producen en función del mercado nacional y las características en estos países son que los rieles son de 80 libras por yarda lineal. Es decir, son más altos y más anchos, y este producto no se ajustaba a los usados en Nicaragua.

Por otro lado, el ancho de vía es decir la distancia paralela entre riel y riel, era de 36 pulgadas cuando los trazados en la mayoría de los países es de 40 pulgadas. Esto im-

El Ferrocarril de..

Página 3

plicaba que la totalidad del Parque de Máquinas y Góndolas FUE-RAN TOTALMENTE DESECHADAS. Como un dato histórico, el Ferrocarril de Nicaragua anterior a los años de 1965 lo constituían 4 locomotoras de caldera de leña o carbón, las cuales vivían en constantes reparaciones diarias. Este hecho dio lugar a que el gobierno comprara tres máquinas de diesel FRABRICADAS ESPECIALMENTE CON ANCHODE VIA DE 36 PULGADAS.

En lo que respecta a las góndolas, el número total de ellas alcanzaban un poco menos de 230; entre las que habían de carga líquida, pasajeros, completamente cerradas para granos, semicerradas (barandas) para ganado, y por último las góndolas tipo volquete. Más de la mitad de este parque estaban completamente abandonadas por daños estructurales en el marco metálico de soporte, otra gran cantidad presentaban daños reparables, pero esto implicaba que de dos o tres góndolas se sacara una, es decir un canibalismo necesario, pero que iba estrangulando a la empresa.

Todas las góndolas mostraban señales inequívocas de agotamiento y desgaste en la superficie de rodamiento tanto de los rieles como de las ruedas del equipo. Al igual, que las máquinas también las góndolas eran de 36 pulgadas con el sabido problema que ruedas y eje eran una misma pieza.

A comienzos de los años sesenta, con el Programa de la Alianza para el Progreso, ampliamente conocido, Nicaragua solicitó ayuda americana para fortalecer el Ferrocarril. La ayuda que llegó consistió en ejes con sus ruedas y rieles. Ambos productos pasaron a ser basura pues los mismos

eran para ancho de vía de 40 pulgadas y los rieles eran de 80 libras por yarda lineal. Cortar el eje para reducirlo al tamaño de 36 pulgadas, no garantizaba la efectividad del mismo y se aumentaban innecesariamente COSTOS Y RIESGOS.

La historia del Ferrocarril de Nicaragua, cumplió una fase importante en el desarrollo económico del país, al agilizar la comercialización de Nicaragua. Al igual que todos los países del mundo, el tren fue la punta de lanza en la apertura de nuevos horizontes. Dio la oportunidad de incorporar a grandes sectores de la nación a un eficiente sistema productivo y fue un factor de cambio socio-económico como parte de los beneficios que generó la Revolución Industrial.

En Nicaragua, todo el comercio exterior del país fue en el tramo Corinto-Managua-Granada hasta mediados de los años cincuenta, cuando la carga aérea y terrestre se muestran como elementos agresivos de competencia al movimiento de carga internacional al binomio Barco/Tren. Así se observa, que para ese entonces la Carretera Panamericana y los aviones de carga agilizan el mercado mundial compitiendo con el tren en rapidez y eficiencia. Observemos por ejemplo, que hoy en día, la industria nicaragüense obtiene sus materias primas de Centro América y las transporta por carreteras. Si sus importaciones son fuera del área, vienen consignadas a los puertos de Honduras o Costa Rica, porque el Puerto de Corinto hasta hace poco, muestra condiciones para operar carga y descarga. Fue entonces antes de los años cincuenta la época gloriosa y fecunda del Ferrocarril de Nicaragua cuando mostraba ser una empresa sólida.

No hay que perder de vista, que

el Ferrocarril también fue el gran comunicador vía TELEGRAFO, que históricamente era el factor paralelo, pues de esta manera se comunicaban las estaciones ferroviarias para prevenir a los despachadores y maquinistas si había otro tren en la vía. En ese entonces, la Telegrafía Nicaragüense fue dominada por el Ferrocarril. Aún se pueden ver los tendidos del Telégrafo usando rieles como postes.

En mis años de infancia, recuerdo que los domingos, cuando llegaba el tren a Diriamba era un día de romería. La gente se movía hacia la Estación del Ferrocarril a encontrar a sus familiares después de haber pasado unos días en Managua haciendo compras para negocio o para la familia. La estación se llenaba de carretones de mano o de caballos para recoger la carga, que cumplía un estricto procedimiento de entrega, como era primero descargar el vagón y luego se procedía a realizar gestiones administrativas como pagos y luego entregas. Lo cierto de todo esto era que en el pueblo se Pre-anunciaba públicamente la llegada del tren y salía por las calles una banda musical (la banda de los chicheros de la Alcaldía) hasta llegar a la estación a darles la bienvenida a los viajeros. ¡Cómo cambian los tiempos! Me imagino lo agitada que era la Estación del Ferrocarril de Managua con tantos coches de caballos, abundantes pasajeros de saco y corbata, etc.

En términos generales se ha mostrado una reseña histórica sobre la vida y muerte del Ferrocarril. Es importante hacer ver, que los estudios de la Empresa Tahal-Consulting, hicieron mucho hincapié en la adecuación de los puertos marítimos. En este particular, hay que estar completamente claros, que uno de los extremos del tendido vial es el puerto orien-

tado a los mercados internacionales. Esto implica que los puertos tienen que adecuarse a barcos de regular y gran calado, que permitan el acercamiento de los barcos al muelle. Hoy en día los barcos destinados al comercio mundial tienen absorbente capacidad de carga y cuando los puertos no tienen capacidad de asimilación se pierden paulatinamente los mercados de exportación por razones de costos.

Esto significa que la reconstrucción del Ferrocarril de Nicaragua sea un PROYECTO IMPOSIBLE en los próximos 20 años o quizás más. El estudio hecho por la Empresa Tahal-Consulting contemplaba la construcción y ampliación de todas las estaciones. En algunos casos se veía la urgente necesidad de REUBICAR algunas. Adquisición de terrenos para ajustar al nuevo diseño de ingeniería. También la dotación de equipos de oficina y de operación en el manejo de carga. Remover toda la red vial para reemplazarla con rieles de 80 Libras/Yarda, y convertir la vía a 40 pulgadas de ancho (más de 250 kilómetros). Rehacer el camellón del tendido de la línea, cubrirlo con piedras para evitar que el durmiente estuviera en contacto con la tierra; hacer nuevos sistemas de drenajes (puentes) mayores o menores; acondicionar un adecuado taller para el mantenimiento de la red; adquisición de nuevos trenes y reconvertir las góndolas existentes a 40 pulgadas, etc. Luego venía lo correspondiente a los nuevos ramales. Otro aspecto del proyecto era la construcción de cercas bien protegidas en los costados del derecho de vía, para evitar el pastoreo del ganado, que originaba muchos accidentes.

La idea generalizada de que el

El Ferrocarril de..

Página 4

Ferrocarril debe ser hecho por el gobierno es una idea equivocada pues también puede ser hecho por el Sector Privado. En los países desarrollados el Ferrocarril en su totalidad es un negocio privado, eficiente y rentable. Pero en Nicaragua como en muchos países pequeños y tercermundistas esta empresa ha sido de carácter público. En este particular, este proyecto en manos del gobierno se hace más difícil, por el hecho de ser un país empobrecido y sin capacidad de pago. Hoy en día los organismos internacionales son más exigentes, máxime que a Nicaragua se le condonó la deuda externa. Asimismo, a Nicaragua se le clasifica como país de extrema pobreza y si esto no es suficiente, nos han etiquetado como país de alto riesgo a la inversión extranjera debido a los continuos desastres naturales.

Hay quiénes quieren y gritan que el Ferrocarril debe de regresar a Nicaragua, pero el problema es: ¿Quién lo construye?. La Empresa Privada Nicaragüense durante el Gobierno de Doña Violeta Chamorro, sólo compró carne y nunca hueso. ¿Por qué nadie ofreció comprar y reactivar el Ferrocarril de Nicaragua? Porque no era una empresa rentable.

Lamentablemente, muchos quieren que se reconstruya el Ferrocarril porque viven del recuerdo, piensan que el mismo es parte del Folklor Nicaragüense, otros piensan en la abundante historia de presidentes, políticos, artistas etc. que viajaron en sus góndolas y así se oirán muchas historias. Quizás para satisfacer esas encendidas imaginaciones, sería bueno se hiciera un museo donde se muestre lo poco que queda de Ferrocarril de Nicaragua adornado

con fotos y una leyenda alusiva que diga:

AQUI YACE UN ESPARTANO, GUERRERO IMBATIBLE, SOLDADO DE MIL BATALLAS Y EJEMPLAR CIUDADANO QUE LLEVÓ CON HONOR EN SUS ESPALDAS, TODO EL PESO DE LA HISTORIA SOCIO-ECONÓMICA DE NICARAGUA. NO LO VENCIO EL TIEMPO NI EL TRABAJO, SINO QUE FUE SACRIFICADO Y TRAICIONADO POR LOS POLITICOS DEL ESTADO NICARAGUENSE.