

Recuerdos del Ferrocarril de Nicaragua

A doña Violeta Barrios de Chamorro se le culpa de haber destruido el ferrocarril durante su gobierno. Sin embargo, a pesar de que durante su administración se tomó la decisión de cerrarlo y de vender sus partes, el ferrocarril ya se encontraba en estado de decrepitud debido al abandono y abuso de los gobiernos que la precedieron, el Gobierno SANDINISTA nunca invirtió en el tren porque su prioridad era la guerra. La empresa estaba quebrada y con US\$400,000.00 de deuda.

El Ferrocarril del Pacífico de Nicaragua. Después de años de no darle mantenimiento quedó obsoleto. Era lento y viejo. En 1982 el huracán Aletta destruyó 56 kilómetros de vía férrea, 14 puentes y una gran cantidad de alcantarillas. "Prácticamente el ferrocarril quedó inhabilitado desde el 82".

En 1983, durante el cuarto aniversario de la revolución sandinista el entonces vicepresidente, Sergio Ramírez Mercado, anunció la construcción del "Nuevo Ferrocarril de Nicaragua", pero nada se hizo.

Manuel García, de 86 años de edad y uno de los maquinistas del desaparecido tren, recuerda como si fuera ayer cuando abordó por primera vez aquel singular medio.

"La historia del tren se empezó a escribir en 1881 cuando se inauguraron las primeras vías férreas de Corinto a Chinandega, de ahí se fue extendiendo a varios puntos del país", relata García, originario de San Marcos, Carazo.

Él asegura que hay mucha historia que relatar sobre este medio de transporte, que pasó por facetas de corte política, social y económica. "Muchos se enamoraron viajando en el tren y muchas amistades y peleas surgieron en esos viajes", dice.

Según el historiador Mario Fulvio Espinoza, Nicaragua estuvo de 1872 a 1875 bajo el mandato de don Vicente Cua-



Retraso. Cuando por alguna circunstancia, el tren se descomponía.

Chamorro, quien aprobó que el proyecto se llevara a cabo, teníamos los recursos suficientes para construir tan significativa obra", refiere el historiador.

El tren fue parte del desarrollo económico del país, al activar la comercialización desde varios puntos.

Desde 1878 la obra se pone en ejecución y el primero de enero de 1881 se inauguran las primeras líneas férreas de Corinto a Chinandega.

En 1883 el tren ya llegaba a León, cubriendo 25 millas y media desde el punto de partida y seguía extendiéndose hacia Pueblo Nuevo y León Viejo.

"Seguidamente se inauguró el ferrocarril de León a Momotombo y la línea Managua-Granada (División Oriental) construida toda bajo el gobierno del doctor Adán Cárdenas (1883-87)", manifiesta Espinoza.

A su llegada el tren se anunciaba con el repique de las campanas.

"Eran tres toques, el primero

bién avisaba su cercanía y su estación y el tercero era para anunciar su partida", apunta el maquinista.

En 1895 fue celebrado el contrato de construcción del Ferrocarril a los pueblos de Carazo por el general Zelaya, presidente de la República en ese entonces (1893-1909).

Los trabajos se iniciaron el 8 de octubre de 1895, dos años después la línea llegó a Niquinohomo; en enero de 1899 a San Marcos, en abril a Jinotepe y en mayo a Diriamba, completando una longitud de 43 kilómetros y medio.

El comercio se agilizó porque el tren contaba con vagones de carga.

"La ruta de los pueblos del sur salía de la Ciudad de Masaya, pasando por los pueblos de Catarina, Niquinohomo, Masatepe, San Marcos, Jinotepe y hasta Diriamba, que era la terminal", comenta García.

El pasaje costaba 1.25 córdobas y el recorrido estaba lleno de bellos paisajes, olores y sabores.

"El valor del pasaje era significativo, dependiendo del recorrido que se hacía, el más caro era el de León a Managua que costaba 6 córdobas, el boleto tenía que comprarse en una ventanilla en las estaciones donde un sello y un papel era el que te daba la oportunidad de abordarlo", menciona y con nostal-

gia el maquinista.

El país pasó por muchos por menores durante el auge del tren, como catástrofes naturales, pero lo que lo llevó a su final fue la gran competencia con el avance del transporte.

El tren durante su auge llegó a estructurarse con 32 locomotoras, 70 carros pasajeros, 50 vagones de carga, 89 plataformas y dos palas de vapor.

Este medio de transporte estaba dividido según las clases, habían vagones de primera y segunda clase, que contaban con baños. También estaban las góndolas, donde las mujeres se sentaban con sus canastos cargados de mercaderías.

"Los de primera clase incluían el vagón presidencial, con muchos lujos, ventanas de vidrio y asientos forrados de cuero, estos eran para uso de los personajes políticos, los de segunda clase incluían a la persona que podían ir sentadas o de pie en un mismo vagón", señala García, quien fue parte de este sistema de transporte.

Destinos

En 1940 se encontraban en operación las siguientes líneas del Ferrocarril Nacional:

Corinto-Granada. Masaya-Diriamba. León-El Sauce. San Jorge-San Juan del Sur. Chinandega-Puerto Morazán. El Sauce-Río Grande.



El tren al momento de ser abordado, por la vivanderos de los mercados.

El 21 de julio de 1988, solo tres días después de haber regresado a Nicaragua de la Unión Soviética don Ontario Solís, llegó a trabajar al ferrocarril en el área de mantenimiento de las vías. Aún recuerda cuando decidió especializarse en Vía Férrea porque quería trabajar en el proyecto de revivir el ferrocarril.

Pero cuando regresó, otra fue la realidad. "Para 1988 prácticamente se mantenía de transportar canastos que venían de Masaya, de Granada y eso no era rentable para la empresa manejada por el FSLN. Lo rentable para ellos era la carga que venía directamente desde un puerto", explica Solís.

Breve Historia del Ferrocarril de Nicaragua

dra, un presidente que acaudaló los bienes del estado, dejando repleta las cajas de dinero.

"Eso fue lo que permitió que el proyecto del ferrocarril se hiciera realidad en el país, el go-

bierno de Cuadra había dejado mucho dinero y fue el sucesor de ese período Pedro Joaquín

preventivo para que las personas se dieran cuenta que el tren estaba cerca, el segundo tam-

Estación del ferrocarril.

Estación del ferrocarril.



El comercio popular era muy intenso en el tren.

Economía

La historia del tren de Nicaragua cumplió una fase importante en el desarrollo económico del país, al activar la comercialización desde varios puntos.

"Masaya fue el departamento de donde más se movilizaban las mujeres a varios puntos del país, el comercio se agilizó porque el tren contaba con vagones de carga donde los comerciantes acomodaban su mercadería y luego las descargaban en sus lugares de destino", rememora el maquinista, que ha visto muchos cambios en el sector transporte a través de los años.