

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE NICARAGUA
UNAN-LEÓN

Facultad de Ciencias de la Educación y Humanidades
Departamento de Ciencias Sociales



***Monografía para optar al título de Licenciados en Ciencias de la
Educación y Humanidades Mención Ciencias Sociales***

El Impacto socio-político y económico experimentado por la
sociedad leonesa como producto de la construcción del sistema
ferroviario durante el periodo de 1877-1912

Autoras:

Bra. Skarleth Haydeé Rodríguez García

Br. José Daniel Ruiz Roa

Bra. Milvia Judith Ruiz Chévez

Tutor: Prof. Carlos Sánchez Aguilar

¡A la Libertad por la Universidad!

Aval de tutor monográfico

El profesor Carlos Alberto Sánchez Aguilar, docente del departamento de Ciencias Sociales en la UNAN-León, que después de haber revisado el trabajo monográfico de los bachilleres Bra. Skarleth Haydeé Rodríguez García Bra. Milvia Judith Ruiz Chévez Br. José Daniel Ruiz Roa, el cual lleva por título: ***El Impacto socio-político y económico experimentado por la sociedad leonesa como producto de la construcción del sistema ferroviario durante el periodo de 1877-1912***, cumple con todos los requisitos establecidos por el reglamento de formas de culminación de estudios vigentes, para hacer presentado ante el jurado examinador, a fin de ser calificado para obtener el grado académico de Licenciadas en Ciencias de la Educación, mención Ciencias Sociales.

Extendiendo la presente, en la ciudad de León a los 18 días del mes de diciembre del año 2022

Atentamente.

Prof. Carlos Alberto Sánchez Aguilar

Dedicatoria

Nuestro trabajo monográfico se lo dedicamos a:

A nuestro buen Padre Dios creador de la sabiduría e inteligencia, por dotarnos de entendimiento a lo largo de este proceso de nuestro trabajo monográfico y por ser nuestro principal motor para seguir adelante.

A nuestros Padres por su apoyo tanto económico, moral como espiritual que nos proporcionaron como un respaldo y quienes nos motivaron a diario para que pudiésemos cumplir nuestros objetivos.

A nuestros Docentes del departamento de Ciencias Sociales por aarnos formado e instruido en estos años de preparación hasta culminar nuestra carrera, por convertirse en nuestros guías y amigos para nuestro desarrollo intelectual

Agradecimiento

A Dios Padre celestial por iluminarnos y darnos la sabiduría necesaria para poder cumplir nuestras metas que nos hemos propuestos en la vida.

A nuestros Padres de familia por el apoyo incondicional que nos brindaron en todo momento y que nos permitió poder llegar hasta el final.

A nuestros docentes del departamento de Ciencias Sociales por prepararnos y formarnos con amor y vocación a lo largo de este proceso educativo.

A nuestro Tutor Maestro Carlos Alberto Sánchez Aguilar por guiarnos e instruirnos en el proceso de preparación de nuestro trabajo monográfico.

A todas las personas que de una u otra hicieron posible la realización de nuestro trabajo monográfico a todos ellos muchísimas gracias

Índice

1.1	Introducción	1
1.2	Antecedentes	5
1.3	Planteamiento del Problema.....	7
1.4	Justificación.....	9
Capítulo II Objetivos E Hipótesis		10
2.1	Objetivo General	11
2.2	Objetivos Específicos.....	11
2.3	Hipótesis.....	12
Capítulo III Marco Teórico		13
3.1	Marco Conceptual	14
3.1.1	Tren:	14
3.1.2	Ferrocarril:	14
3.1.3	Estación del Ferrocarril:	14
3.1.4	Góndolas:	15
3.1.5	Fresadora:	15
3.1.6	Tornamesa:	15
3.1.7	Locomotora:	15
3.1.8	Balasto:	16
3.1.9	Cultura:	16
3.1.10	Políticas de Estado:	16
3.1.11	Desarrollo Productivo:	17
3.1.12	Desarrollo Comercial:	17
3.1.13	Impacto Económico:	17
3.1.14	Crecimiento Económico:	18
3.1.14	Sociedad:	18
3.1.15	Instituciones Sociales:	18
3.1.16	Cambio Social:	19
3.1.17	Dinamismo Social:	19
3.1.18	Integración Social:	19
3.1.19	Desintegración Social:	20
3.1.20	Cohesión Social:	20
3.1.21	Patrimonio Cultural:	21

3.1.22 Impacto social:	21
3.1.23 Bienes Históricos:	21
3.2 Marco Contextual.....	22
3.2.1 Aspectos Geográficos del Municipio de León	22
3.2.2 Historia y fundación de la Ciudad de León	26
3.2.3 Proceso fundacional del Ferrocarril en Nicaragua 1863-1888	27
3.2.4 Las políticas de Estado que contribuyeron con la construcción y consolidación del sistema ferrocarrilero en la ciudad de León durante el periodo de 1877-1912.	31
3.2.5 Políticas de Estado para el desarrollo de la infraestructura en Nicaragua Siglo XIX-XX.	31
Capítulo IV.....	34
Diseño Metodológico	34
4.1 Tipo de Estudio	35
4.2 Población y Muestra.....	35
4.3 Diseño Investigación.....	36
4.4 Técnica para el análisis de los datos.....	37
4.5 Procedimiento de la Investigación	37
4.6 Análisis de Categorías Cualitativas.....	37
Capítulo V Resultados	40
5.1 Descripción de los de los resultados.....	41
Capítulo VI Conclusiones.....	43
6.1 Conclusiones.....	44
Capítulo VII Recomendaciones.....	45
7.1 Recomendaciones a partir de la Investigación	46
Bibliografía	47
Anexos.....	49
Fotografías.....	49
Documentos y archivos	52

Capítulo I Intención de la Investigación

1.1 Introducción

El presente trabajo investigación titulada **El Impacto socio-político y económico experimentado por la sociedad leonesa como producto de la construcción del sistema ferroviario durante el periodo de 1877-1912**, evidencia bajo la erudición historiográfica, todos los alcances de carácter socio-económicos y políticos manifestados a través de la construcción del sistema ferroviario en Nicaragua.

Las carencias de carácter bibliográficas e historiográficas alrededor de la construcción del ferrocarril, determinan la investigación y elaboración de este trabajo monográfico. Las inconsistencias de carácter institucional propiciadas por el periodo de la anarquía en la invasión de William Walker, no impidió la gestión para la construcción del ferrocarril en Nicaragua, por tanto, es fundamental el establecimiento de los factores económicos, políticos y sociales de este avance infraestructural.

Dado las características del objeto y contexto de estudio, el presente trabajo de investigación, por su tipo de estudio, es de carácter Documental-Descriptivo, con un enfoque cualitativo, permitiendo utilizar de esta manera método analítico para comprender la realidad pretérita de estudio. En cuanto al diseño de la investigación como tal, como plan global coherente para la recolección de datos a utilizar y los análisis previstos, se basa en la revisión archivística documental y bibliográfica, por cuanto examina fuentes primarias y secundarias de información histórica.

La investigación presente, posee una relevancia, historiográfica y académica, ya que permitirá consolidar y comprender el conocimiento gestado a partir de la inclusión de Nicaragua al mercado mundial, esto ante la demanda de materia prima a nivel internacional y la alta rentabilidad de un nuevo producto agronómico de consumo, como es el grano de oro.

El prisma cafetalero permitió no solo la permeabilización de las estructuras sociales, la dinamización del trabajo y las nuevas componendas políticas, el concepto incipiente de Estado-Nación durante denominado periodo de los 30 años de gobierno Conservador, trajo consigo una paz relativa mediante la sucesión democrática, consolidaría el desarrollo de carácter infraestructural, así como una especie de dinamismo en todas las estructuras

sociales. Esta panorámica general del problema que motiva la investigación fue determinante para establecer los métodos de investigación, escrutinio de fuentes y análisis comparado de la coyuntura a nivel deductivo-inductivo.

Ante los elementos antes mencionados se destaca que este estudio se fundamenta paradigmáticamente en la Historia social, política y económica, así como fuentes de información de carácter primaria y secundaria, tales como documentales, archivísticas, bibliográficas, hemerográficas para su discusión y dialogo de fuentes.

Desde un ámbito metodológico, y según los objetivos planteados en el presente trabajo de investigación, está planteado por medio de la siguiente estructura:

CAPITULO I. Antecedentes Investigativos, Justificación y Planteamiento del Problema. Hace referencia a los antecedentes de la investigación, denominado el estado del arte o de la cuestión, es decir los aportes que brindaron algunos estudios, para fundamentar y dar veracidad a la presente investigación.

Se brinda una definición del problema en este sentido, se plantea como surgió la necesidad del estudio, induciendo una formulación y continuando con la lógica de la pregunta central de la investigación.

CAPÍTULO II. Objetivos e Hipótesis:

En este apartado se expone el Objetivo General y los Específicos, que resultan ser el derrotero y la intención, para el implemento y culminación del estudio, planteando una Hipótesis, que es la respuesta provisional a la interrogante, sobre el origen del problema central.

CAPÍTULO III. Marco Teórico:

El presente acápite se emprende los diversos conceptos más representativos implementados en la investigación. Así mismo, se determina todo el proceso de la información recopilada con respecto al tema de investigación.

CAPÍTULO IV. Metodología de la Investigación:

Infiere la modalidad investigativa de carácter descriptiva y explicativa, abordando la historia local de la sociedad leonesa como producto de la construcción del sistema ferroviario. En este acápite se establece el tipo de estudio, de carácter Documental-Descriptivo, con enfoque Cualitativo, así como las razones metodológicas de dicha selección. De igual forma se establece el diseño de la investigación que a modo de plan global, definiendo el tipo de investigación, el procedimiento de la misma. También se hacen mención de los instrumentos de recolección de datos, utilizados en el desarrollo de la disertación.

CAPÍTULO V. Resultados:

Hace referencia a las valoraciones y cavilaciones de la investigación, basadas en los resultados del análisis de las fuentes consultadas, con el propósito validar la investigación hermenéutica realizada.

CAPÍTULO VI: Conclusiones:

Esta sección implica las diversas conclusiones obtenidas de la discusión de los resultados, en función a lo planteado en el modelo de investigación establecido. En esta, se muestra la comprobación de los objetivos, verificación del planteamiento de problema e hipótesis del trabajo

CAPÍTULO VII. Recomendaciones:

Hace referencia a las posibles soluciones de orden coyuntural, educativas e históricas a implementarse, estudiarse o definirse las cuales pueden implementarse, contribuyendo al conocimiento socioeconómico, cultural y educativo de la ciudad de León, departamento de León Nicaragua, durante el periodo de estudio.

CAPÍTULO VIII. Bibliografía:

Dicha sección recopila las diversas fuentes históricas, educativas, económicas y coyunturales que respalda esta investigación. Dentro de ella encontramos las fuentes de carácter documental, archivístico, bibliográficas, hemerográficas, electrónicas y las orales. Estas expresadas fuentes son indispensables, al aporte científico del trabajo científico

realizado. En la sección final se incluyen los Anexos, apartado que contiene fotografías, gráficos y los instrumentos de recolección de información, los cuales permiten una mejor comprensión y validación del proyecto de investigación.

1.2 Antecedentes

El estado de la cuestión permite consolidar los antecedentes históricos, así como la construcción del marco teórico de corte coyuntural. La revisión de carácter hermenéutico-holística, ha desarrollado el constructo de las realidades pretéritas en este trabajo.

El trabajo realizado por Arturo Cruz Sequeira, publicado en el 2003, denominado “La República Conservadora de Nicaragua 1858—1893”, en la Colección Cultural de Centro América. Serie Tesis Doctorales; No. 1, editado por El *Fondo de Promoción Cultural del Banco de América*, ha permite sustraer información relacionada con la inserción de la Nicaragua decimonona al mercado mundial, a partir del desarrollo infraestructural, en especial el ferroviario. La construcción del ferrocarril en Nicaragua, nos permite sustraer los elementos estructurales que permitieron el desarrollo socio-económico a nivel local en la ciudad de León.

La consulta de las fuentes hemerográficas, han resultado ser muy útiles en la recopilación y análisis de los contextos históricos relacionados a la construcción del ferrocarril a nivel nacional. Fuentes como “Revistas de Temas Nicaragüenses”, “Revistas Monimbó” y “Nueva Nicaragua”, constituyen una vasta fuente de conocimiento de carácter hermenéutico, el cual brinda, información de carácter coyuntural en el orden económico, social y político de la época. Esta información, permite al presente trabajo, brindar información de carácter histórica asociada al contexto de la construcción del ferrocarril, el cual recrea el marco social de la época en Nicaragua.

Los repositorios de carácter documental, son importantes para la constitución y consolidación de los estudios científicos. En el caso de la historiografía, y en especial la de Nicaragua, las fuentes documentales de carácter primario son pieza clave en el rescate de la memoria colectiva, el Archivo General de la Nación permite la indagación de la historia de Nicaragua, desde el periodo Colonial hasta la época reciente. Para los fines del presente trabajo de investigación, permite fundamentar de manera documental, las disposiciones gubernamentales para la construcción del ferrocarril, las cuales permitieron su construcción, de igual manera, contribuyo con el análisis del contexto histórico, el cual se encuentra analizado en el Capítulo V de resultados.

El trabajo monográfico realizado por Elia Cristina López Galán, publicado en el año 2011, denominado “Rehabilitación de la Antigua Estación de Ferrocarril y Bodega de la Estación como Centro Cultural, en San Juan, Casco Antiguo de León para el Año 2011”, para optar al título de arquitectura de la Universidad Centroamericana UCA, brinda aspectos de carácter coyuntural asociados a la construcción del ferrocarril en la ciudad de León a partir de 1877, así como su constitución de carácter arquitectónica y funcionalidad. Esto contribuye con el análisis del contexto histórico de la ciudad de León y de Nicaragua, los cuales, son planteados en los resultados.

El trabajo realizado por Jaime Román Wheelock, publicado en el año 1980, denominado Imperialismo y dictadura: Crisis de una formación social, es una ventana abierta que plantea, bajo el método del materialismo histórico, el desarrollo y la explotación de Nicaragua, desde su contexto, colonial, las aristas de la independencia Centroamericana, las constantes intervenciones e invasiones de los Estados Unidos, aspectos convertidos en factores que han condicionado la evolución del Estado nicaragüense, y por ende, los derechos y la reivindicación histórica de los sectores populares en Nicaragua. Para los fines de la presente investigación, nos permite realizar una contextualización socio-económica e histórica del periodo de estudio, teniendo como base el análisis histórico como método de investigación, para una mayor comprensión de los acontecimientos de la época.

La Publicación realizada Duilio Ruiz Pacheco, publicada en el año 2001, denominada, El Ferrocarril de Nicaragua, un gigante de hierro con patas de barro, destaca aspectos históricos del proyecto ferroviario en Nicaragua, tales como gestores del proyecto, razones políticas para su construcción, desde su concepción, hasta su final cierre de operaciones y venta como materia prima o para su reutilización en el extranjero. Por ende, va aportar a la presente investigación, detalles de orden administrativo y el proceso de construcción del ferrocarril en Nicaragua, de igual manera, nos permite realizar análisis retrospectivo en relación a como era el comportamiento de los nicaragüenses y sus relaciones sociales asociadas al uso del ferrocarril.

1.3 Planteamiento del Problema

La infraestructura ferroviaria es fundamental para el desarrollo comercial, mercantil y transporte de una nación. Permite la interconexión entre las regiones y unifica los criterios de carácter cultural. Estas manifestaciones se evidenciaron durante la consolidación económica de Nicaragua en el Siglo XIX, el cual fue catalizado por el prisma del café. La incorporación al mercado mundial de la materia prima nicaragüense, intensificó las relaciones económicas a nivel interno y por tanto condicionó el desarrollo infraestructural.

Como producto de esta inversión estatal ferroviaria, la economía interna nicaragüense, experimentaría un crecimiento económico significativo y sin precedentes en su historia productiva, sin embargo, dichas transformaciones, propiciaron una serie de impactos de carácter social, relacionadas con la tenencia de la tierra y la división y especialización del trabajo.

El desarrollo infraestructural propiciado por la construcción del ferrocarril, tales como, la introducción del vapor, rebosamiento y construcción de puertos, así como la utilización de nuevos medios de comunicación, como el telégrafo y posteriormente el teléfono, no implicó una sustancial diferenciación social en el seno del creciente sector obrero al igual que al campesinado.

A pesar que existe un considerable repositorio bibliográfico que aborda el contexto histórico, existe muy poca documentación asociada a las disposiciones, tanto gubernamentales como ciudadanas, en aras de construir el ferrocarril del Pacífico nicaragüense y su sección leonesa. Por tanto, uno de los problemas a responder con la presente investigación, es crear una referencia bibliográfica, que brinde información de carácter local, asociada a la construcción del ferrocarril en la ciudad de León.

Como producto de estos fenómenos se han planteado las siguientes preguntas de investigación:

En la pregunta central se incurren elementos de carácter deductivos:

- ✚ ¿Cuál es el impacto socio-político y económico experimentado por la sociedad leonesa como producto de la construcción del sistema ferroviario durante el período 1887-1912?

Las interrogantes secundarias de la investigación definen aspectos y criterios de carácter local, en relación a la dinámica económica de la ciudad de León a partir de la construcción del ferrocarril, denotando:

- ✚ ¿Qué políticas de Estado contribuyeron con la construcción y consolidación del sistema ferroviario en la ciudad de León, durante el periodo de 1877-1912?
- ✚ ¿Cuáles fueron los avances de carácter productivo- comercial experimentados a partir de la construcción de las líneas férreas en la ciudad de León durante el período de 1877-1912?
- ✚ ¿Cuáles son las transformaciones y dinamismo social experimentado en la ciudad de León como producto de la construcción de las líneas férreas a partir de 1877?

1.4 Justificación

La presente investigación monográfica, servirá para establecer lazos históricos, coyunturales y socio-económicos entre el desarrollo incipiente de la sociedad del occidente del país y la construcción del ferrocarril del pacífico en Nicaragua para incrementar el conocimiento histórico de la sociedad nicaragüense a finales del siglo XIX y principios del XX. Por lo tanto, resulta conveniente la indagación de los hechos y acontecimientos que permitieron una especie de revulsión productiva y rentable a raíz de la Guerra Nacional.

En virtud de esos primeros aspectos antes abordados, el trabajo monográfico planteado, aportará conocimientos de carácter inductivo en relación a la introducción y desarrollo del sistema ferroviario en la ciudad de León, a partir de 1877, ya que la información sobre este aspecto económico e infraestructural se encuentra dispersa en publicaciones indexadas, artículos periodísticos, ensayos, blogs y resúmenes de carácter académico, por tanto, sus beneficios son de carácter informativos e históricos.

A partir de la recopilación y análisis de la información documental, bibliográfica, hemerográficas e indexada, podemos realizar una re-interpretación deductivo e inductivo del avance económico de la ciudad de León a partir del desarrollo infraestructural, por tanto, sus beneficios son de carácter académico-históricos, contribuyendo con la historia local y regional.

Gracias a esta contribución, los primeros beneficiarios de este trabajo será la comunidad educativa en general, ya que permitirá brindar insumos de carácter cognoscentes y teóricos en relación al manejo y uso de las diferentes fuentes históricas. Su aporte será significativo para los estudiantes del área de Ciencias Sociales, ya que podrán acceder a información concreta, que les permitirá definir de manera específica la realidad económica de la localidad durante el periodo de tiempo estudiado.

La investigación previamente emplazada y delimitada, podrá resolver problemas metodológicos en relación al procesamiento de la información, desarrollará la teoría en cuanto al condicionamiento económico experimentado por la ciudad de León, lo cual convierte en trascendente esta investigación, en virtud a los aportes antes descritos.

Capítulo II Objetivos E Hipótesis

2.1 Objetivo General

Analizar el impacto socio-político y económico experimentado por la sociedad leonesa como producto de la construcción del sistema ferroviario durante el periodo 1887-1912

2.2 Objetivos Específicos

- Determinar las políticas de Estado que contribuyeron con la construcción y consolidación del sistema ferrocarrilero en la ciudad de León durante el período de 1877-1912
- Explicar el desarrollo productivo y comercial como producto de la construcción de las líneas férreas en la ciudad de León durante el periodo de 1877-1912
- Inferir las transformaciones y dinamismo social experimentado en la ciudad de León como producto de la construcción de las líneas férreas a partir de 1877-1912.

2.3 Hipótesis

El impacto socio-político y económico experimentado por la población leonesa durante el periodo de 1877-1912, obedece a la inversión en la infraestructura ferroviaria y la construcción del ferrocarril

Capítulo III Marco Teórico

3.1 Marco Conceptual

3.1.1 Tren:

Es un medio de transporte con ruedas guiadas, transcurriendo sobre rieles paralelos, los cuales forman unas vías férreas y arrastradas por otro vehículo motor, denominado locomotora, puesto que ella genera la energía necesaria para el funcionamiento del tren. Por su amplio espectro de usos en Nicaragua se ha utilizado para un sin número de actividades, siempre asociadas al transporte, el comercio y la producción. Sin embargo, en la región del Pacífico nicaragüense era empleado para dos propósitos, tales como el transporte de pasajeros de carácter suburbano y regional, así como tren de mercancías. Ambos servicios están constituidos por una sección de pasajeros denominados góndolas de marca o tipo Pullman y los vagones de carga, los cuales transportaban productos y mercaderías para el comercio local y regional (Ruiz, 2021 Edición 509).

3.1.2 Ferrocarril:

Es un medio de transporte con ruedas guiadas, transcurriendo sobre rieles paralelos, los cuales forman una vía férrea y arrastrada por otro vehículo motor, denominado locomotora, puesto que ella genera la energía necesaria para el funcionamiento del tren. El ferrocarril en Nicaragua iniciaría sus primeros pasos de construcción con la contratación de ingenieros extranjeros, por medio del ministro de fomento Emilio Bernard, durante la administración de Pedro Joaquín Zavala, definiendo de manera preliminar una inversión de 40,000 pesos para la compra de dos locomotoras y un embarque de rieles, definiéndose un tramo de aproximadamente de 13 millas entre Corinto y Chinandega. (Cruz, 2003, pág. 193)

3.1.3 Estación del Ferrocarril:

Es un lugar que se compone de varias vías que tienen desvíos hacia diversos destinos, designada exclusivamente para el paso de trenes, delimitadas por señales que permiten el desplazamiento de los trenes, es básicamente un edificio para viajeros que consta de una sala de espera y una taquillera donde venden boletos. La estación del ferrocarril en la ciudad de León Nicaragua, fue inaugurada en el año de 1882, en su

alrededor se instalaron los primeros puestos de venta al aire libre, hasta convertirse durante décadas en el punto comercial más importante del barrio San Juan.

Fue la primera estructura en la ciudad de León donde se utilizó el acero para la colocación del techo. Estuvo ligada al auge económico de la ciudad durante los fines del siglo XIX y principios del siglo XX. Para la década de los años 30s del siglo XX, se construyó la bodega, bajo la administración de Juan Bautista Sacasa. Para finales de la década de los setentas, la Estación del Ferrocarril, sufrió un incendio, provocando afectaciones en la estructura del techo, siendo remplazado el cielo falso, cubierto de techo y elementos como las puertas y ventanas(Galan, 2011, pág. 85).

3.1.4 Góndolas:

Eran los últimos vagones del tren los cuales iban al descubierto puesto que no tenían techo y asimismo no poseían asientos, por ende, se utilizaban para transportar las cargas de los pasajeros que no necesitaban protección del medio ambiente y en algunas ocasiones llevaban encomiendas, garantizando seguridad en el equipamiento que se transporta(Gruasmoreno , 2020).

3.1.5 Fresadora:

Se le llamaban así a las máquinas que utilizaban para realizar trabajos mecanizados. En el caso del ferrocarril, lo ocupaban para fundir la madera y el hierro.

3.1.6 Tornamesa:

Plataforma circular giratoria la cual era empleada para cambiar la vía de los trenes de forma que la locomotora o cabeza del tren se ubicaba en el Tornamesa y de la misma manera daba vuelta.

3.1.7 Locomotora:

Parte del ferrocarril donde se encontraba el motor, que movía o arrastraba los vagones que ya disponían de ruedas, lo cual permitía que pudiera circular por la vía, usualmente las locomotoras eran máquinas de vapor impulsadas por la ebullición del agua hasta que surgió la locomotora de diésel

3.1.8 Balasto:

Capa de grava o piedra machacada que surgió como una solución al problema que se daba por el hundimiento de los durmientes, es por ello que servía como un amortiguamiento por el efecto de las cargas de los trenes que en épocas lluviosas provocaban el deterioro de los durmientes, permitiendo de esta manera el correcto drenaje de las aguas de lluvia, evitando que se acumulará agua en la plataforma(Educalingo, 2020).

3.1.9 Cultura:

La cultura en su sentido etnográfico es un término complejo que comprende conocimientos, creencias, arte, moral, derecho, costumbres y cualesquiera otras capacidades y hábitos adquiridos por el hombre en tanto sea miembro de la sociedad. Por tanto, la cultura supedita todas las actividades del hombre, de carácter cognoscente y actividades de orden empírico, adscrito al desarrollo estructural del pensamiento humano, cuyos valores y criterios definidos por el concepto trascienden a la evolución de la sociedad. La terminología repercute desde un ámbito humanista o estético, manifestaciones más amplias desde el espíritu y la creatividad humana, así también desde el ámbito sociológico o más abstracto que describe los procesos intelectuales y formativos(Barrera, N° 343 Año 2005).

3.1.10 Políticas de Estado:

Todos los instrumentos que permiten crear y recrear espacios reales para la participación, donde se explayen los problemas más puntuales de las sociedades de manera atemporal. Las normativas existentes, formuladas y avaladas a nivel institucional o en el marco jurídico-legal, representan las políticas de Estado. Se entiende por política de estado, aquellas políticas que forman parte de las estrategias centrales de un país. Son políticas que no varían a pesar del color político-ideológico de cada gobierno. Las acciones que dirimen el devenir y axioma del Estado, mediante la participación y consenso de los ciudadanos y responden a un modelo y proyecto de nación, son los elementos que constituyen una política de Estado(Capitillo, 2010).

3.1.11 Desarrollo Productivo:

Las políticas deliberadas que permiten el fortalecimiento sectorial, la estructura de un país, las que están positivamente relacionadas a sus tasas de crecimiento, así como la rapidez y flexibilidad de respuesta ante factores económicos adversos permite el avance de la producción de un país. El desarrollo productivo, por ende, es el resultado de la promoción los medios de vida necesarios para garantizar su seguridad alimentaria y sostenibilidad económica. En este proceso es fundamental medios que contribuyan a la redistribución de la riqueza y a la sostenibilidad medioambiental(Mario Cimoli, 2007).

3.1.12 Desarrollo Comercial:

El desarrollo comercial es la base de comercio e inversiones por países en vías de desarrollo. La inversión directa y el desarrollo del comercio, permite dinamizar el empleo, consolidar la economía y aumentar la plusvalía del país. Si bien es cierto la inversión privada resulta importante para responder a la demanda de recursos financieros para el desarrollo productivo. El crecimiento económico y la reducción de la pobreza son inseparables, para la reducción de la pobreza debe implementarse con medidas para el fortalecimiento de la productividad comercial y políticas públicas que permitan el reordenamiento de la infraestructura(Mendez, 2013). Bajo teorías sociales ya que este tiene como punto central al individuo, el cual no puede ser considerado solamente como un ser consumidor de bienes y servicios, sus necesidades sociales van más allá, el propio desarrollo de la sociedad, desde su perspectiva económica ha cambiado al individuo, su constitución familiar, su empleabilidad y desarrollo personal(Agencia de Cooperación Internacional del Japón Instituto para la Cooperación Internacional, 2004).

3.1.13 Impacto Económico:

Se refiere al efecto que tienen las diversas decisiones y acciones de una persona, población, entidad o El Estado, de tal manera, generando cambios positivos o negativos para la economía de una persona, comunidad, organización o determinada región. El impacto económico es uno de los factores más importantes al momento de realizar una evaluación económica de cualquier proyecto, antes de ponerlo en marcha. Este

concepto también se relaciona con el de impacto social, que son las consignas que se producen en una acción en una determinada comunidad(Gardey, 2017).

3.1.14 Crecimiento Económico:

El crecimiento económico es un objetivo de orden primordial para las sociedades contemporáneas, indistintamente sea su ubicación geográfica. Implica un incremento notable de los ingresos y de la forma de vida de todos los individuos de una sociedad. Existen múltiples mecanismos para medir el crecimiento de una sociedad, se podría tomar como herramientas de medición la inversión, las tasas de interés, el nivel de consumo, las políticas gubernamentales, o las políticas de fomento al ahorro; todas estas herramientas se utilizan para medir este crecimiento. Este crecimiento requiere de una medición para establecer que tan lejos o que tan cerca estamos del desarrollo.

3.1.14 Sociedad:

Todo tipo de asociación o grupo formado por seres vivientes, a los que unen ciertas semejanzas o coincidencias en su constitución o en sus actividades. Así, según la diversidad de su objeto, puede referirse a hombres, animales o plantas; por la diversidad de actividad puede ser sociedad natural, laboral o mercantil. Aquí nos referimos a la sociedad humana en general. Pero también en este sentido resulta un concepto ambiguo por la amplísima variedad de formas sociales que el hombre ha creado en el espacio y en el tiempo, y por la compleja evolución o diversificación de las mismas. La perspectiva adoptada, además de estar condicionada por la historia y el medio, se altera también según se dirija la atención hacia las personas, hacia las instituciones, la cultura u otros aspectos(Hugo Jose Suarez, 2013).

3.1.15 Instituciones Sociales:

Los sistemas de pautas sociales que tienen el propósito de satisfacer las necesidades básicas de la sociedad, normas de conducta socializadas con objetivos declarados en cada comportamiento de los individuos, delimitados con un fin denominados funciones. Las características de las instituciones tiene su origen social, satisfacen necesidades sociales específicas y las pautas culturales que conforman a la institución, aquellos reglamentos de

conducta, conjunto de normas complejas relacionadas entre sí, las cuales regulan la actividad del hombre en su más específica condición humana(Luckmann, 1991, pág. 157).

3.1.16 Cambio Social:

Las transformaciones sociales en las diversas estructuras de las instituciones sociales obedecen más a influencias económicas que aspectos de orden ético-moral, procedimental o actitudinales humanos. El motor del desarrollo histórico de las sociedades se supedita a aspectos de orden dialectico y disyuntivas de orden socio-económicas diferenciadas por el control de los sistemas de producción. Más allá de las discrepancias históricas el cambio social debe implicar cambio cualitativo y cuantitativo en la calidad de vida de las colectividades por decisión y acción concertadas con instancias ajenas, y que es incorporado a su realidad para provecho propio (Hugo Jose Suarez, 2013).

3.1.17 Dinamismo Social:

El dinamismo social es el paulatino desarrollo y evolución de la sociedad, el conjunto de todos los movimientos y fenómenos sociales, cambios e interactividad de todos los miembros de una sociedad. La velocidad de los cambios sociales que se presentan por la percepción social se ve modificado por una diversidad que ofrece la dinámica social. Reciben la influencia de diversas fuerzas, tales como, un desarrollo innovador las nuevas formas de desarrollo basadas en el consumismo, las cuales han cambiado las condiciones de vida y con ello las formas de relaciones sociales, económicas y políticas (Martha, 2020). El Dinamismo social evoca de igual forma, las oportunidades de transformación conjunta de valores materiales y espirituales, las cuales el hombre forja a lo largo de su historia social

3.1.18 Integración Social:

Emile Durkheim, sociólogo de origen francés, determina en su postulado sociológico, que la compenetración y aceptación al sistema social de los más desposeídos y desfavorecidos para mejorar su dignidad, su nivel de vida es la principal razón del precepto de integración social. Existen un sin número de elementos a modo de condicionantes, que permiten la integración de los individuos en un contexto determinado, los cuales son evidenciados a través de símbolos culturales compartidos, asociados de igual forma con la institución social. Los elementos presentes en la rutina y vida diaria del conglomerado,

asociados a la institución social, permiten una especie de participación y normatividad que regula las conductas coordinadas, políticas socialmente aceptadas y desarrolladas en favor de la pertinencia(Howard, 2005).

3.1.19 Desintegración Social:

El tejido social hace referencia a los individuos en una sociedad y es el resultado de las relaciones de estos. Permiten crear vínculos fuertes en el interior de las familias, entre ellas y sus asociaciones. Se trata de grupos de personas que persiguen ideales que de manera solidaria se unen. Cuando factores no declarados por las institucionales sociales denominados funciones latentes irrumpen en el tramado social y la realidad social, se evidencia la desintegración social. Este corolario es una manifestación inequívoca del exceso del individualismo egoístas y sus manifestaciones típicas, tales como el desprecio a las normas y el irrespeto por los demás, propiciando de esta manera el ejercicio del propio interés y la desvinculación manifestada por vías económicas, socio-culturales y efectivas (Guiddens, 1998, pág. 334).

3.1.20 Cohesión Social:

Los elementos aglutinantes, vinculantes y unitarios de las sociedades que opera sobre los seres humanos reuniendo y ligando a los individuos, para mantenerlos unidos en torno a ciertos valores, necesidades o funciones de carácter social, es lo que eventualmente se cristalizara en la cohesión social. La cohesión social es la resultante de todas las fuerzas que actúan sobre los miembros de un grupo para lograr que permanezcan dentro de él. El estudio de la cohesión de los grupos sociales se ha relacionado con la investigación de las funciones, necesidades y valores que suelen satisfacerse en su seno. En la actualidad, al rebajar el papel de los valores como fundamento de la cohesión, se tiende a considerar ésta como una variable del comportamiento, favoreciendo el análisis de los demás factores. Estos factores pueden resultar ser de tipo económicos, generalmente asociados a elementos vinculantes de carácter estructural que permitan la unificación de criterios y contextos(Guiddens, 1998, pág. 335).

3.1.21 Patrimonio Cultural:

La herencia cultural propia del pasado de una comunidad o de un pueblo, comprendida en las obras de sus artistas, arquitectos, músicos, escritores y sabios, así como creaciones anónimas surgidas del alma popular. Depende de los valores que las sociedades les atribuyen en cada momento de la historia y que determinen que bienes proteger y conservar para la prosperidad. El patrimonio cultural en un amplio sentido, es a la vez un producto que suministra a las sociedades un caudal de recursos, que heredan del pasado, se crean en el presente y se transmiten a generaciones futuras para su beneficio(Cuetos, 2011).

3.1.22 Impacto social:

Este término alude principalmente a los cambios simbólicos que genera un proyecto sostenido en el tiempo, vinculado a la sociedad y del cual se pueden obtener resultados positivos que dependen en gran medida del desempeño de las personas. Las políticas de Estado, de manera implícita suscitan dichos cambios que repercuten en la sociedad donde se implementan mecanismos de transformación profunda, haciendo referencia a los efectos que la intervención planteada tiene sobre la comunidad en general, por tanto, el criterio de que el impacto como concepto es más amplio que el concepto de eficacia, porque va más allá del estudio del alcance de los efectos previstos y del análisis de los efectos deseados, así como del examen de los mencionados efectos sobre la población beneficiaria.

3.1.23 Bienes Históricos:

Se denomina patrimonio histórico al conjunto de bienes, tanto materiales como inmateriales, acumulados a lo largo del tiempo. Estos bienes pueden ser de tipo histórico de diversa índole, artístico (arquitectónico, escultórico) paleontológico, arqueológico, etnográfico, documental, bibliográfico, científico o técnico, así como sitios naturales o parques, que por su ecosistema o valor histórico deban ser protegidos.

3.2 Marco Contextual

3.2.1 Aspectos Geográficos del Municipio de León

3.2.1.1 Geomorfología y tipos de suelo del Municipio de León

Geomorfológicamente hablando, el departamento de León se divide en cinco unidades geomorfológicas orientadas en forma paralela la primera se encuentra en el límite Norte del departamento donde asisten varias serranías que descienden de la altiplanicie de Estelí con el cerro. Grande 1400 metros como el punto culminante seguido por las cumbres del pajarito San Jerónimo de Bobadilla y las mesas de tablas situadas en el propio borde con Estelí.

En medio de esa altura se localizan angosto Valle Y cañadas por dónde viajan tobillos que se dirigen unos al Golfo de Fonseca y otros al lago de Managua, en estos Valles se encuentran encerradas las poblaciones de Achuapa, Río Grande, el sauce y Santa Rosa del peñón. A 18 kilómetros al sur oeste de la primera se localiza una pequeña Loma magnética, llamada así por esta causa “piedra imán”. Entre el Sauce y Santa Rosa se destacan varios cerros como el llamado portillo de Salale (865m) la Víbora (1,103m) el Jicote (1,118m) y Alanís (827m), donde se separan en la cuenca correspondiente al Lago Xolotlán. El baile del Sauces amplio bien regado por numerosas corrientes que conversan con la de los países vecinos para formar el Río Grande afluente del Aquespalapa Río Villa Nueva, también la cuenca del golfo de Fonseca por Santa Rosa Baja. También el Sinecapa que junto al río viejo salen a la llanura de Malpaisillo antes de desembocar en el lago de Managua.

La segunda zona geomorfológica es la llanura de Malpaisillo la cual es parte del extenso corredor o depresión tectónica que se extiende desde el golfo de Fonseca hasta el valle del Río San Juan en medio de la cual es lo más hondo Ya sé en ambos lados la llanura es fértil en invierno y seca y polvorienta en verano está limitada hacia el sur por la actual serranía volcánica de los Maribios cuyo ceniza autorizado en parte de los suelos de la llanura en medio de la llanura Existen dos elevaciones de cerro cacao uso o aguacate (606m) dónde se encuentra una antigua Cadena Volcánica semi-destruida situada entre

el Sauce y Larreynaga y Chúcaro (542m) al norte de Malpaisillo ,otro antiguo y erosionado cráter volcánico.

Los suelos en esta llanura se organizan de ceniza explosiones y aluviones procedentes de los volcanes vecinos incluido un extenso campo de Ponme situado entre Malpaisillo y la costa occidental del lago de Managua material lanzado durante las explosiones de la antigua Caldera de Chúcaro y Monte Galán que dejaron el espacio interpuesto con el terreno cenizador cubierto de pómez según se observa en la cámara de solapa área de los cortes de la carretera entre Malpaisillo y el Jicaral.

La tercera zona geomorfológica del departamento de León constituye la Sierra de los Maribios: donde se destacan en orden sucesivo los volcanes Telica (1,061m) San Jacinto (834m) Ocotol (836m) Cerro negro (726 m) las pilas -el hoyo (1,050m) cerro Asososca (818m) Caldera del monte Galen con El pequeño cono montoso (531m) terminando con el Antiguo volcán Momotómba (1,297 m) todas estas cifras referidas a nivel del mar.

Los Maribios poseen una impresionante cadena de volcanes activos y extintos que representa uno de los surgimientos más dinámicos del istmo centroamericano por la variedad de estructuras y la diferencia de erupciones. Sus cenizas siguen fertilizantes los suelos de occidente en especial la llanura Nagrandana que se extiende a Sotavento de los volcanes de Chinandega hasta la orilla occidental del lago de Managua con una longitud de 100 kilómetros aproximadamente.

La cuarta Unidad Geomorfológica está formada por la llanura Nagrandana: Que se extiende al sur de Los Maribios en ella se hacen tan las ciudades de Nagarote, la paz centro, León, Telica y Quezalguaque. Las cenizas volcánicas dirigidas por los cimientos hacia oeste la han fertilizado durante siglos tomando sus suelos Frágiles y Arenosos en terrenos muy productivos, aunque porosos y secos durante el verano con ausencia de Ríos permanentes.

Sin embargo, después del intensivo cultivo del algodón en décadas pasadas la llanura sufrida de notable erosión eólica e hídrica con formación de cárcavas y las

desventajas que se dan por las cenizas en el cerro negro y en el Télica han aportado a la llanura suelos más productivos en sus más recientes erupciones.

La última sección comprende los Cerros Costeros: villanos que se extienden a lo largo de la franja litoral desde el Tamarindo hasta Poneloya. Los suelos son pedregosos en algunas partes y son sowitosos en otra dónde crece una vegetación raquílica como lógica dales del Llano de Izapa. En medio de ellos se destacan las pequeñas mesas de Sanfrancisco del ópalo y el tablón (300m) situada al sur de la Ciudad de León Nagarote respectivamente entre cuyas rocas se encuentran todas y madera fósil. Río de poca longitud y poco caudal cruzan por excepción rumbo al Pacífico entre ellos El tamarindo, Izapa, La leona, chiquito y Télica.

3.2.1.2 Hidrografía del Departamento y Municipio de León

El Departamento de León tiene unos 60 km de costa en el océano Pacífico, en gran parte bordeada por esteros. La ensenada de Tamarindo, donde está Puerto Sandino, es el accidente más notable. Comunica por el estero del mismo nombre con el de Juan Venado, el cual está separado del mar por una alargada “isla” o barrera arenosa que se extiende entre Salinas Grandes y Las Peñitas. El estero de Poneloya conecta a su vez con el de Doña Paula que se prolonga hasta la bahía de Corinto y está separado del mar por la alargada barrera península de Castañones. Por este último estero penetraron los piratas sigilosamente para asaltar la ciudad de León a finales del siglo XVII.

Sobre la costa leonesa se localizan Puerto Sandino y los balnearios de El Tránsito, El Velero, Salinas Grandes y Poneloya. El litoral es una costa en paulatino hundimiento, que se prolonga hasta el estero de Padre Ramos, cerca de Cosigüina. El Departamento de León tiene costa también en el lago de Managua, en cuyas orillas se levanta el imponente Momotómba y se encuentra el puerto del mismo nombre, muy cerca del cual están las ruinas de León Viejo. Entre los ríos principales figuran: Río Grande, Tecomapa y Olomega, de la cuenca del Estero Real que se dirigen al golfo de Fonseca. En cambio, los ríos Sinecapa y Viejo (en el límite con Managua), vierten sus aguas en el lago Xolotlán. Hacia el Pacífico corren cortos ríos como el Posoltega, Telica, Chiquito, Tamarindo y otros menores que brotan como fuentes al pie de la sierra de los Maribios.

3.2.1.3 Tipología climática del Municipio de León

El clima de la región de León, es cálido (28° de temperatura media), y está sometido a periodos lluvias y sequias. Subiendo al Sauce, la temperatura baja a 25° y arriba de los 1000 m en la cumbre de los volcanes y cerros. En las zonas costeras al lago Xolotlán la temperatura alcanza los 22°(Galan, 2011, pág. 72).

La precipitación se presenta de manera escasa en la región del Jicaral y el Tamarindo (900 mm anuales) aumentando hacia el occidente hasta los 2000 mm, en Achuapa y Quezalguaque. No obstante, los períodos de sequía han aumentado como producto del carente control medio ambiental y su impacto climático. Como producto de la pronunciada deforestación agrícola, se experimentan fenómenos de carácter eólico, propiciando tolvanera y remolinos de polvo, siendo notorios dichos fenómenos en las Llanuras Nagrandana.

Su vegetación está caracterizada en función de su división geomorfológica. En la Llanura Nagrandana corresponde a las sabanas y bosque tropical estacional, es decir, húmeda en invierno y secas en verano. En los llanos es de tipo matorral sarmentoso. Los bosques de brote original persisten en las alturas, incluyendo rodales de pinos, en el límite con Estelí, aun se observan remantes del bosque tropical en las laderas y las cumbres de los volcanes(Galan, 2011, pág. 73).

3.2.1.4 Demografía y población del Municipio León

Desde un ámbito demográfico, a lo largo de los años la población de León ha experimentado un paulatino aumento de la población, para el año 2012, correspondía a una población de 405,000 habitantes, la cual representa el 8% de la población nacional, con una densidad de 70 hab/ KM². La ciudad de León es la cabecera departamental (165,000 Hab), principal ciudad de occidente y segunda ciudad en el país en población.

Según ficha municipal de León (2002), el crecimiento y el desarrollo socioeconómico de la región han contribuido desproporcionalmente en una mala distribución territorial de la población, des balanceando geo-demográficamente áreas de alta concentración y áreas casi despobladas. Esta concentración poblacional en el área metropolitana de León data desde la Colonia debido a la ruta comercial entre el lago

Xolotlán y el puerto de El Realejo. En el siglo XX se incrementó esta concentración debido a las fuertes dotaciones de infraestructura productiva y de procesamiento derivadas de la ahora desaparecida actividad algodonera que caracterizó al departamento.

Por otro lado, la dispersión en las zonas rurales se origina en la tenencia de la tierra caracterizada por latifundios en los que se desarrolla una actividad productiva que demanda mano de obra estacional y no permanente. Las estribaciones montañosas y lomas concentran la actividad ganadera y de autoconsumo, ambas caracterizadas por ser extensivas y de bajos rendimientos. De este modo, el sistema de asentamientos presenta debilidades funcionales debido a la concentración del mercado de bienes y servicios en las cabeceras municipales, sobre todo en la ciudad de León, lo que obliga a una dependencia directa de la ciudad. Esta concentración de bienes y servicios se agrava con la lógica radial de la estructura vial que dificulta el intercambio interno intermunicipal, incorporando la dinámica del comercio local a la lógica de la economía agro exportadora y de consumo nacional.

3.2.2 Historia y fundación de la Ciudad de León

La primera ciudad en Nicaragua fue fundada por el conquistador Francisco Hernández de Córdoba a orillas del lago Xolotlán en 1524. La constitución de la población se condicionó por acontecimientos funestos que condicionaron su destino final y arraigo de carácter territorial, entre ellos la decapitación del fundador Hernández de Córdoba, por órdenes del gobernador Pedrarias Dávila, quien esclavizó a muchos indígenas, por la rebelión de los hermanos Contreras, nietos del déspota, cuando asesinaron al obispo Antonio Valdivieso, protector de los indígenas. Desde aquel sacrílego acontecimiento, los pobladores creyeron que la ciudad estaba maldita y la fueron abandonando, hasta finalmente, 1610, luego de algunas erupciones, la ciudad fue destruida por erupciones y terremotos.

Los afectados trasladaron la ciudad a su actual asiento, la cual después sufriría el asalto de los piratas en 1685. La nueva ciudad, fungió como capital de la provincia de Nicaragua, hasta 1852. Dieciséis años después, el llamado Departamento de Occidente, se desmembró para originar los actuales Departamentos de León y Chinandega

La fundación de la ciudad de León se contabiliza a partir del inicio del proceso colonial en Nicaragua, Francisco Hernández de Córdoba durante su expedición iniciada en 1523, delegado por el entonces gobernador

3.2.3 Proceso fundacional del Ferrocarril en Nicaragua 1863-1888

Al abordar el tema del Ferrocarril del Pacífico de Nicaragua, despierta sentimientos encontrados en miles de personas, debido a que forma parte de nuestro íntimo sentir nacional como una vez lo escribiese don Sofonías Salvatierra; sobre todo en aquellos que disfrutaron de los largos recorridos por el Pacífico y principalmente en los ramales que se comunicaban con el Departamento de Chinandega. La sociedad completa podía viajar en este tren ya que había varias categorías como alta (1era clase), media (2da clase) y baja (3era clase) cabe decir que su precio variaba según el estatus (Salvatierra, 1979).

El proyecto ferroviario comenzó como una iniciativa de carácter privada por parte de los comerciantes, agricultores y productores extranjeros residentes en el país. En 1863 el gobierno de Nicaragua otorgó contrato al comandante Bedford Clapperton Trevelyan Pim, de la Marina Real Británica, quién ya había adelantado trabajos abriendo una trocha y efectuando estudios topográficos, autorizándole a construir un ferrocarril de Monkey Point a El Realejo (Manfut.org, 2019).

Los trabajos del Capitán Pim para la construcción de una línea férrea, se gestan a años anteriores, para la realización de este proyecto tuvieron su inicio con la concesión que obtuvo del Rey Mosco en diciembre de 1859. En esa misma fecha inicio la adquisición de derechos de explotación de Monkey Point. Esto permitió la realización de viajes de exploración de la ruta hacia San Miguelito, Departamento de Río San Juan, canalizando, para el año de 1863, los primeros estudios de carácter topográficos entre Monkey Point y San Miguelito, abriendo de esta manera la primera trocha de la ruta a nivel nacional de 80 millas de distancia (Oriente Bolívar Juárez, Volumen 66).

El Ferrocarril del Pacífico de Nicaragua, dio inicio después de la Guerra Nacional, con la idea del capitán de la marina Real Británica Bedford Clapperton Trevelyan, que fue la de construir un nuevo medio de transporte y así mismo impulsar la economía del país, puesto que veía los beneficios que aportaba a otros países que lo utilizaban. Por tal razón

se le reconoce como uno de los precursores de su construcción, pero su idea se materializó 10 años después.

La compañía del ferrocarril de Nicaragua ofrecía el menor costo de flete en todas las zonas de México-Centroamérica, el que les concedía un subsidio implícito a los caficultores nacionales que fue esencial para la supervivencia en 1870-1880 cuando los precios mundiales tendieron a disminuir. El ferrocarril también contribuyó a las exportaciones globales del país, aumentaron a 700,000 pesos fuertes en 1870 a 5, 000,000 para los años 1883-1884 (Cruz, 2003).

Durante el gobierno de Pedro Joaquín Chamorro Alfaro (1875-1879), siendo persuadido por su ministro de hacienda Emilio Bernard Doude, se emitió un decreto legislativo que se trataba de la composición del río y puerto San Juan del Norte y una vía férrea, el cual fue promulgado el 10 de febrero de 1876 y publicado el 7 de julio de 1877 en el Diario Oficial de Nicaragua “LA GACETA”. En el primer artículo hace referencia que el gobierno iniciara la composición del río y puerto de San Juan del Norte, con el deber de comenzar las obras (Senado y Cámara de diputados de la República de Nicaragua, 1877).

Posterior a la intencionalidad administrativa el Gobierno de Pedro Joaquín Chamorro Alfaro, decreta la inversión para la construcción de una línea ferroviaria que comunicara el Puerto de San Juan del norte. El contrato de Hacienda N° 48, del 29 de octubre de 1877 del gobierno de Nicaragua, establece vía ministerial el reconocimiento del cónsul general de los Estados Unidos, Alejandro Cothead, y Beverly S. Randolph, ingeniero de ferrocarriles, como los personeros más aptos para dirigir la construcción del ferrocarril en Nicaragua.

Con el objeto de conseguir el dinero para la obra, Chamorro tuvo que vencer el escepticismo de sus colegas. El Congreso le solicitó a Bernard que respondiera 4 preguntas básicas:

1. ¿Es necesario el Ferrocarril?
2. ¿Puede el país afrontarlo?
3. ¿Lo mantendrá nuestro tráfico?

4. ¿Resituara un rendimiento del 12% del capital que se invierta en él?

Bernard replicó con gran detalle, basando sus razonamientos en el crecimiento del comercio de café. Lo que hace más notable el logro del gobierno conservador fue su determinación de financiar el Ferrocarril sin la ayuda externa, el único país en Centroamérica en hacerlo.

El segundo artículo emite; que negociará de una manera definitiva o emprenderá directamente por cuenta del Estado la construcción del Ferrocarril a vapor de Corinto al puerto más cercano de León en el Lago de Managua, transcurriendo por la ciudad de León y por Chinandega. Disponiendo el Ferrocarril a las necesidades del país y deberá quedar conectado con la capital por medio de una línea de vapores y con el gran lago por medio de otra sección de vía férrea entre Granada y Managua, pasando por la ciudad de Masaya. Los demás artículos establecían impuestos de las exportaciones de hule, cuero, de productos manufacturados, entre otros; así mismo se daba autorización al gobierno para tomar de las rentas generales, lo necesario para la ejecución de las obras propuestas (Manfut.org, 2019).

Tras los profundos cambios originados por el dinamismo económico, gracias a la inserción de Nicaragua al mercado mundial, por medio de la consolidación cafetalera durante la administración Pedro Joaquín Chamorro Alfaro, se realiza la iniciativa para concientizar a la comunidad nicaragüense en general, la posibilidad de construir el ferrocarril del Pacífico, sin inversión extranjera ni aumentar los gravámenes e impuestos a nivel general.

El ferrocarril fue importante porque significó un periodo de mucho desarrollo. Con él, se abrió paso a la instalación de las primeras líneas telegráficas de Nicaragua, que se extendían desde Rivas hasta Paso Caballo en 1876, esto, de acuerdo con la revista Temas Nicaragüenses (José Luis González, 2016).

En 1878 se decidió iniciar el proyecto que había sugerido Bedford, contratando ingenieros como Marco Antonio Lacayo, Ing. Norris e Ing. Sonnestern para comenzar la construcción del Ferrocarril, invirtiendo 40,000 pesos para la compra de 2 locomotoras y un embarque de rieles los cuales se utilizarían para construir la primera línea férrea del país,

con una distancia de 13 millas entre Corinto y Chinandega en los últimos meses de la administración de Chamorro(Cruz, 2003, pág. 116).

El ingeniero Marco Lacayo construyó entre septiembre de 1878 y noviembre de 1880 el tramo Paso-caballos- Ameya y el Ing. Norris comenzó el trayecto entre Paso-caballos-Corinto concluyéndolo el Ing. Sonnenstern en septiembre de 1880; llegando el 26 de noviembre la primera locomotora a Chinandega. Pero Inaugurada hasta el 1ero de enero de 1881 y fue hasta el 10 de mayo de 1882 que se abrió el tráfico del primer tramo del puente Paso caballos-Ameya, en Corinto-Chinandega, bajo la administración del Gobierno conservador de Joaquín Zavala (Manfut.org, 2019, pág. 13).

La llamada División Oriental Managua-Granada, fue construida bajo la administración el gobierno del doctor Adán Cárdenas (1883-1887), el 1ero de marzo de 1886 se inauguró la línea a Masaya, pero siendo 2 años después la llegada del Ferrocarril por primera vez a Granada. En 1895 se celebró el contrato de construcción del Ferrocarril a los pueblos de Carazo dirigido en ese periodo por el General Zelaya presidente del país (1893-1909), extendiéndose la línea de 1897-1898 hacia Niquinohomo, San Marcos, Jinotepe y Diriamba en donde se ubicaba la estación llegando una distancia de 431/2 km de longitud. El 15 de Agosto de 1895 fue inaugurada la construcción del ramal de Chinandega-El Viejo y la línea que unía Puerto Morazán con Chinandega fue construida de 1934-1936 en la administración del gobierno del Doctor Juan B. Sacasa (1933-1936)(Manfut.org, 2019, pág. 4)

Resulta oportuno agregar que la población nicaragüense veía difícil o casi imposible la construcción de un Ferrocarril en el país debido a la economía que presentaba en ese momento; decían que sin un alza en los impuestos o una inversión extranjera iba a ser inalcanzable recaudar el capital para su realización. Sin embargo, luego del gobierno de Chamorro continuo en marcha el proyecto, así como se expone anteriormente (Cruz, 2003, pág. 106).

La visión de Bedford Pim era un Ferrocarril interoceánico y aunque no se llegó a cumplir su anhelo, pudo ver correr el Tren del Pacifico, pero bajo el gobierno de Gral. José Santos Zelaya , fue promulgado el 3 de julio de 1895 la realización de esa ruta, en base a ello suscribiendo en el Rama un acta de inauguración del Ferrocarril “al interior del país”,

el cual partiría desde dicho lugar; siendo hasta 2 años más tarde que el gobierno firmo el primer contrato con la compañía “The Caribbean and Pacific Transit Company Limited” para la construcción de un “Ferrocarril de vía angosta” el 5 de Junio de 1897 inicio la construcción de línea férrea con la ruta de “Colorado Junction” y la “Laguna de Silicio”.

3.2.4 Las políticas de Estado que contribuyeron con la construcción y consolidación del sistema ferrocarrilero en la ciudad de León durante el periodo de 1877-1912.

La historia del servicio ferroviario puede abordarse en dos líneas en función de su utilidad y uso, de igual manera se evidencia la importancia de la topografía para la consolidación de su uso, la longevidad de su existencia y los aspectos que se desarrollaron en función de su vida útil. En el caso del ferrocarril del Pacifico nicaragüense, a diferencia del proyecto en la Costa Caribe del Siglo XIX, su construcción obedece a políticas concretas de Estado en función de dinamizar la economía y garantizar un medio de transporte, rápido para la época, eficiente y multifunciones, por lo menos en lo que se refiere al transporte de materia prima de exportación y de servicio de transporte público.

Como principal objetivo para dicha construcción desde una visión de Estado y proyecto político, se encuentra estrechamente vinculada la rivalidad existente entre los conservadores y liberales entre el final de 1878 y el inicio de 1886, los conservadores construyeron 150 km de vías férreas a lo largo de la costa del Pacífico, en comparación con los 117 km construidos en 17 años de régimen de Zelaya. Es más, los conservadores, preocupados por la aguda rivalidad entre su propio bastión de Oriente, Granada, y el bastión de los liberales en Occidente, León, empezaron a construir el ferrocarril en el puerto occidental de Corinto, procediendo desde ahí hasta la ciudad occidental de Chinandega y, luego, hacia el centro imperante de Occidente, León(Cruz, 2003).

3.2.5 Políticas de Estado para el desarrollo de la infraestructura en Nicaragua Siglo XIX-XX.

Como expreso Wheelock (1984), tanto por factores socioeconómicos: concentración demográfica en las zonas de las costas del Pacifico, ubicación de los poderes centrales, red de comunicaciones e infraestructura, comercio interior, etc., como por factores de orden natural: clima, altura apropiada, riqueza del suelo, se empezó a invertir en el desarrollo de la región, lo cual sería el paradigma de desarrollo de las administraciones conservadores del

siglo XIX, permitiendo una especie de supremacía económica y de consolidación para el desarrollo(pág. 14).

Las políticas de desarrollo se establecieron a partir de la instalación de un orden de carácter social, fundamentado en el respeto incondicional a la autoridad y al poder constituido. El cambio social, desde la perspectiva conservadora, por tanto, debía enmarcarse dentro de los límites establecidos por las estructuras de poder existente. Esto se traduciría a nivel ontológico en una visión política paternalista. Esta visión fue planteada desde un paradigma providencial, el mismo Enrique Guzmán expresa:

“El orden de los conservadores es una especie de divinidad sombría i recelosa, cuya olímpica serenidad pueden turbar un rasgo de pluma, una palabra más alta que otra en la tribuna, o un grito en la plaza pública. Para los hombres ‘pensadores’ la idea de ‘armonizar la libertad i el orden’ no es absurda, porque ajuicio de ellos, el orden es la inmutabilidad, es la parada sempiterna en el mismo lugar, es la existencia sin aliento, sin cambios de ningún género, es la sociedad representada bajo la figura de un dios Término”(págs. 341-345)

Por tanto, la interpretación política de esta visión de herencia colonial, determinaría la política de Estado, en especial durante los 30 años de gobierno conservador, el cual se caracterizaría por ser el garante de un orden social estratificado a la subalternada del orden, la templanza religiosa de un Estado en Concordato, sumido en el conformismo hacen datario, mimetizado en el monocultivo y el dogmatismo religioso.

Sin embargo, debe destacarse que la contribución del prisma cafetalero y la inserción de Nicaragua al mercado mundial por medio de este rubro, contribuyo de gran manera en la implementación de medidas que lograran cohesionar políticas de desarrollo a mediano plazo. La visión agraria cambiaría de una economía orientada a la ganadería local o regional, para transitar al usufructo del grano de oro, de esta manera se establecería a partir del cambio económico, a beneficios políticos, por ende la implementación de políticas públicas orientadas a dicho beneficio y la consolidación de un estado moderno a la usanza del siglo XX.

El desarrollo económico en Nicaragua desde antes de su independencia se basaba en la renta ganadera, como producto de las enormes extensiones de tierra, la fertilidad de la

vegetación y la escasa población existente. Dado la extensión del territorio y el escaso desarrollo urbanístico en Nicaragua, la población en términos generales, se encontraban distribuidos en especies de caseríos, comarcas y haciendas, propios escenarios de los entornos rurales de la Centroamérica del siglo XIX. Cabe mencionar que la población de las principales regiones de Nicaragua, incluyendo la región de occidente y por ende de la circunscripción de León, carecían de un desarrollo social y cultural, esto se encuentra patentizado en documentos oficiales, en los cuales se corrobora que para el sector educativo, tan solo recibía 4,000 pesos, anuales, evidenciando de esta manera, el poco interés de los gobiernos de la época, por intentar invertir en el desarrollo del país.

A pesar de estas deficiencias sociales-urbanísticas como producto de una inoperante política y visión de Estado, el panorama para la economía nacional, se vislumbraba prometedor, tan solo para el año 1847, la producción cafetalera en Nicaragua, genero ocho millones de libras de café, rentando así ingresos de hasta un millón de dólares (Aguirre Sacasa, 1978).

Capítulo IV

Diseño Metodológico

4.1 Tipo de Estudio

La selección del tipo de estudio que caracteriza a la presente investigación, obedece a criterios específicos relacionados con el objeto a ser analizado y los fenómenos que se plantean en un contexto determinado, por lo tanto, su diseño se encuentra basado en lo no experimental, por ende, el tipo de información que se espera obtener, así como el nivel de análisis implementados, permite plantear un estudio de investigación monográfica de tipo Documental-Descriptivo con un enfoque Cualitativo

La investigación de tipo documental se realiza mediante el análisis hermenéutico comparado de fuentes primarias y secundarias de información de tipo histórico, a través de la consulta de documentos, memorias, anuarios, registros y archivos en repositorios de información escrita. De igual manera, se utiliza la indagación de fuentes bibliográficas libros, ensayo, tesis, así como hemerográficas y periodísticas, los cuales forman parte de las unidades de análisis basadas en los documentos.

Su enfoque cualitativo permite conocer los fenómenos sociales y culturales a partir de textos escritos, para descubrir categorías sociales, significados culturales asociados a los procesos de socialización, planteados en el contexto histórico en el cual se indaga, generando una visión general de dicho contexto.

4.2 Población y Muestra

Para Aura Bavaresco (2006), consiste en la delimitación espacial que señala el universo operacional (pág. 58). Mientras para Roberto Hernández y otros (2014, pág. 174), población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones.

Dado el tipo y enfoque de la presente investigación la población en estudio es finita, dado el tipo de fuente y constituidas a partir por información primaria de tipo documental, definida por el tipo de documento, tales como, Decretos, Varios y Comerciales. De esta manera, se distingue como población a los miembros de la comunidad leonesa en general y como muestra todos aquellos ciudadanos leoneses que utilizaron el ferrocarril y se encuentran en los registros documentales

4.3 Diseño Investigación

El presente diseño de investigación en base a las fuentes consultadas es archivista-documental y bibliográfico dado la temporalidad del estudio, su transversalidad, sus fuentes de información y su método de análisis. Los estudios de carácter archivístico-documental, son aquellos estudios cuyas fuentes de información son los documentos primarios resguardados en repositorios y centros especializados de archivalia. Para los propósitos del presente trabajo, las fuentes primarias de la información consultadas se encuentran resguardadas en el Archivo General Universitario, Archivo Histórico Municipal de León Municipal de León.

De igual forma, se implementa el análisis de las fuentes bibliográficas para el proceso de consolidación del conocimiento histórico por cuanto se examinan fuentes secundarias percibidas o encontradas en las bibliotecas y repositorios de información secundaria orientadas sobre la materia objeto de estudio, lo cual hace proclive analizar el contexto histórico en el cual se enmarca la construcción del sistema ferroviario en la ciudad de León y sus dimensiones y alcances.

Desde el diseño de la investigación, esta se encuentra estructurada en función de los objetivos planteados, para el cumplimiento de dichos objetivos, se especificaron las siguientes actividades:

Determinar las políticas de Estado que contribuyeron con la construcción y consolidación del sistema ferrocarrilero en la ciudad de León

Explicar el desarrollo productivo y comercial como producto de la construcción de las líneas férreas en la ciudad de León

Inferir las transformaciones y dinamismo social experimentado en la ciudad de León como producto de la construcción de las líneas férreas

El cumplimiento de las actividades anteriormente planteadas permitió el cumplimiento de los objetivos específicos del presente estudio.

4.4 Técnica para el análisis de los datos

En la presente investigación para el análisis de datos se utilizó la técnica del análisis documental. Este tipo de análisis contempla dos aspectos: el análisis del contenido o interno recae en el significado y valor del documento que constituye la unidad de análisis originando una descripción sustancial del mismo, que parte del estudio de las ideas expresadas en el documento, en cuanto a su identificación y presentación.

4.5 Procedimiento de la Investigación

- La presente investigación comprende las siguientes fases o pasos:
- Selección del tema y problema de la investigación
- Recolección de la información
- Organización de la información
- Elaboración de la investigación
- Análisis de la información y presentación de la investigación

4.6 Análisis de Categorías Cualitativas

Objetivo específico	Unidad de análisis	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores	Recopilación de la información
Determinar las políticas de Estado que contribuyeron con la construcción y consolidación del sistema ferrocarrilero en la ciudad de León durante el periodo de 1877-1912	Políticas de Estado	Las acciones que dirimen el devenir y axioma del Estado, mediante la participación y consenso de los ciudadanos y responden a un modelo y proyecto de nación, son los elementos que constituyen una política de Estado	Componentes que constituyen la estructura del país a nivel político y desarrollo de estrategias en aras de la población	-Política social -Política Económica -Política educativa	Revisión Documental Bibliográfica

<p>Explicar el desarrollo productivo y comercial como producto de la construcción de las líneas férreas en la ciudad de León durante el periodo de 1877-1912</p>	<p>Desarrollo productivo</p>	<p>Aquellas políticas que permiten el fortalecimiento sectorial, especialmente en la agricultura, la estructura de un país, las que están positivamente relacionadas a sus tasas de crecimiento, así como la rapidez y flexibilidad de respuesta ante factores económicos adversos.</p>	<p>Actividades específicas a nivel agrícola desarrollada por los productores para procurar su subsistencia y bienestar relacionados con el proceso de producción</p>	<p>-Productores sin tierra -Pequeños productores y medianos productores -Grandes terratenientes</p>	<p>Revisión Documental Bibliográfica</p>
	<p>Desarrollo Comercial</p>	<p>El desarrollo comercial es la base de comercio e inversiones por países en vías de desarrollo. La inversión directa y el desarrollo del comercio, permite dinamizar el empleo, consolidar la economía y aumentar la plusvalía del país.</p>	<p>Actividades específicas a nivel del comercio tradicional desarrollada por los comerciantes para procurar su subsistencia y bienestar relacionados al comercio local</p>		

<p>Inferir las transformaciones y dinamismo social experimentado en la ciudad de León como producto de la construcción de las líneas férreas a partir de 1877-1912</p>	<p>Dinamismo social</p>	<p>Es el paulatino desarrollo y evolución de la sociedad, el conjunto de todos los movimientos y fenómenos sociales, cambios e interactividad de todos los miembros de una sociedad. La velocidad de los cambios sociales que se presentan por la percepción social se ve modificado por una diversidad que ofrece la dinámica social</p>	<p>Acciones sociales y de desarrollo que permiten la evolución de la sociedad, de primitivas a formas desarrolladas evidenciadas a través de las instituciones sociales</p>	<p>-Político -Social -Económico -Cultural</p>	<p>Revisión Documental Bibliográfica</p>
--	-------------------------	---	---	---	--

Capítulo V Resultados

5.1 Descripción de los de los resultados

El análisis de los resultados obtenidos del proceso de investigación se plantea mediante la exploración documental, el cual consiste en el conjunto de operaciones encaminadas a representar un documento y su contenido bajo una forma diferente de su forma original, con la finalidad posibilitar su recuperación posterior e identificarlo. El análisis documental es una operación intelectual que da lugar a un subproducto o documento secundario que actúa como intermediario o instrumento de búsqueda obligado entre el documento original y el usuario que solicita información. El calificativo de intelectual se debe a que el documentalista debe realizar un proceso de interpretación y análisis de la información de los documentos y luego sintetizarlo.

Análisis de documento 1

Numero de caja 100	Número de Folio 14	Titulo: Instrucciones para la construcción ferroviaria
Tipo de documento: Decreto		
Resumen		
El presidente de la república de a sus habitantes.		
Visto el compromiso contraído por varios vecinos de la ciudad de León, relativo a un empréstito de 35, 600 dólares americanos, para procurar en el menor tiempo posible la terminación del Ferrocarril entre Chinandega y Moabita o León Viejo, en cumplimiento de la ley 10 de febrero de 1876		

Análisis de documento 2

Numero de caja 100	Número de Folio 17 y 18	Título: comercio
Tipo de documento: Varios		
Resumen		
<p>Que sea para fines comerciales el envío de unas moliendas de piedra y aparejos hasta la ciudad de Nagarote, vía el tren, y se vendan en subasta a modo de pago en deuda adquirido por don Arturo Sevilla con mi persona, oriundo de este municipio</p>		

Análisis del documento 3

Numero de caja 100	Número de Folio 12	Título: Compra venta de productos varios
Título: Compra venta de productos varios		
Tipo de documento: comercial		
Resumen		
<p>Hágase cumplir a don Evaristo Méndez el cumplimiento de nomina de pago a trabajadores de la hacienda el Porvenir de la comunidad el Sauce, los cuales se desempeñan en diversos menesteres y labores en la finca. Nótese y hágase cumplir el pago de 25 pesos a cada recolector de café, 34 pesos a jarreteros y peones ganaderos los cuales son 12 y 5 pesos a cada pajarero no mayor de 12 años</p>		

Capítulo VI Conclusiones

6.1 Conclusiones

- Las políticas de Estado que contribuyeron a la construcción y consolidación del sistema ferroviario en Nicaragua, obedece a intereses económicos del sector comercial y caficultor del país de procedencia extranjera, con vínculos socio-políticos con las paralelas históricas libero-conservadores y los intereses hegemónicos de los Estados Unidos
- Como producto de la inversión en la infraestructura en Nicaragua durante el periodo comprendido de 1877-1912, especialmente en la red de ferrocarriles, se desarrolla un comercio interno entre los diversos departamentos y municipios del Pacífico nicaragüense y un rápido acceso a los puertos marítimos vía sistema de ferrocarriles.
- El dinamismo social en el occidente del país y en la ciudad de León fue fluctuante en relación a la facilidad y acceso al tren. Comerciantes, ganaderos, caficultores a pequeña y gran escala, contribuyeron con la consolidación de la especialización del trabajo y la generación de empleos, a partir de su capacidad de renta, sus vínculos políticos o su conocimiento y educación

Capítulo VII Recomendaciones

7.1 Recomendaciones a partir de la Investigación

A partir de las conclusiones obtenidas del presente estudio, se supeditan las siguientes recomendaciones:

Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua UNAN-León:

- Preservar y promover los espacios de investigación documental, como archivos y repositorios los cuales conservan la historia de la ciudad de León
- Apoyar y consolidar las investigaciones de carácter archivísticas para el descubrimiento de nuevos datos históricos que cambien el paradigma en el conocimiento socio- económico de la ciudad de León y el País.

MINED e INATEC:

- Incentivar a los estudiantes el interés por la lectura y conocimiento histórico de la ciudad de León y su antiguo ferrocarril como baluarte de su historia y su dinamismo económico
- Promover en sus estudiantes el estudio y la investigación histórica como parte de su formación técnica y general para incentivar el conocimiento histórico

Alcaldía Municipal y sociedad en General:

- A la Alcaldía Municipal de León, generar directrices que permitan la conservación de la antigua Estación del Ferrocarril, como referente histórico, atractivo turístico y ciudad destino de aprendizaje por medio del rescate de su memoria histórica
- A la sociedad en general, propiciar una conciencia y compromiso social, para conservar y proteger los remanentes en la infraestructura de la antigua Estación del Ferrocarril como testigo de la existencia del ferrocarril

Bibliografía

Agencia de Cooperación Internacional del Japón Instituto para la Cooperación Internacional. (2004). *Enfoques para la Planeación Sistemática de los Proyectos de Desarrollo*. . Mexico: Editorial GRAFOS .

Barrera, R. L. (N° 343 Año 2005). El Concepto de Cultura: Definiciones, debates y usos sociales . *Revista Clases Historia* , 3, 4.

Capitillo, J. G. (2010). Políticas de Estado como sustento de la organización ciudadana . *Revista CICAG* , 111-113.

Cruz, A. (2003). *La Republica Conservadora de Nicaragua 1858-1893*. Managua: Coleccion Cultural de Centroamerica. Series Tesis Doctorales, N° 1.

Cuetos, M. G. (2011). *EL Patrimonio Cultural: Conceptos Basicos* . Zaragoza : Prensas Universitarias de Zaragoza .

Educalingo. (21 de Julio de 2020). *Educalingo*. Obtenido de Balastro: <https://educalingo.com/es/dic-es/balasto>

Galan, E. C. (2011). *Rehabilitacion de la antigua estacion de ferrocarril y bodega de la estacion como centrol cultural, en San Juan, casco antiguo de Leon para el año 2011*. Managua : Universidad Centroamerica .

Gardey, J. P. (8 de Septiembre de 2017). *Definicion*. Obtenido de Impacto Economico: <https://definicion.de/impacto-economico/>

Gruasmoreno . (20 de Julio de 2020). *Gruasmoreno* . Obtenido de Gondolas transporte extensible : <http://www.gruasmoreno.com/transportes-gondolas-extensibles/>

Guiddens, A. (1998). *Sociologia* . Madrid : Alianza Editorial .

Guzman, E. (1977). *Libertad y orden, Editoriales de La Prensa 1878*. Managua : Coleccion Cultural Banco de America .

Howard, R. (11 de Noviembre de 2005). *Revistas Cientificas Universidad Santiago de Chile* . Obtenido de Educacion para la Integracion Social : <http://www.revistas.usach.cl/ojs/index.php/politicas/article/download/1066/1005/>

Hugo Jose Suarez, G. B. (2013). *La Sociedad de la Incertidumbre*. Mexico: Instituto de Investigaciones Sociales y Centros de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades.

Jose Luis Gonzalez, M. G. (16 de Noviembre de 2016). Estaciones del ferrocarril ayer, parques y tiendas hoy . *El Nuevo Diario* , págs. 16-18.

Luckmann, P. B. (1991). *La Construcción Social de la Realidad*. Buenos Aires : Ediciones Amorrourtou .

Manfut.org. (19 de Septiembre de 2019). *Manfut.org*. Obtenido de Historia del Ferrocarril en Nicaragua. Managua, Nicaragua. : <http://www.manfut.org/managua/tren.html>

Mario Cimoli, M. D. (06 de Mayo de 2007). *Repositorio CEPAL* . Obtenido de Cinco piezas de política de desarrollo productivo :
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/4571/1/S0700230_es.pdf

Martha, Á. Á. (17 de Noviembre de 2020). *Fundacion Universidad Autonoma de Colombia* . Obtenido de La Dinamica Social y el Sistema Politico :
http://www.fuac.edu.co/recursos_web/documentos/derecho/revista_criterio/articulosgarantista1/10jaimeangel.pdf

Mendez, M. M. (2013). XVII Congreso Internacional de Ciencias Administrativas . *Asuntos sociales y Filosoficos de la Administracion* (págs. 47-92). Merida : Universidad Autónoma de Yucatán. Facultad de Contaduría y Administración.

Oriente Bolivar Juarez. (Volumen 66). *Revista de Temas Nicaraguenses* , 47-90.

Ruiz, D. P. (2021 Edicion 509). El Ferrocarril de Nicaragua, un gigante de hierro con patas de barro. *Revista Monimbo Nueva Nicaragua* , 20.

Wheelock, J. R. (1980). *Imperialismo y Dictadura* . . Mexico: Siglo Veintiuno Editores.

Anexos

Fotografías

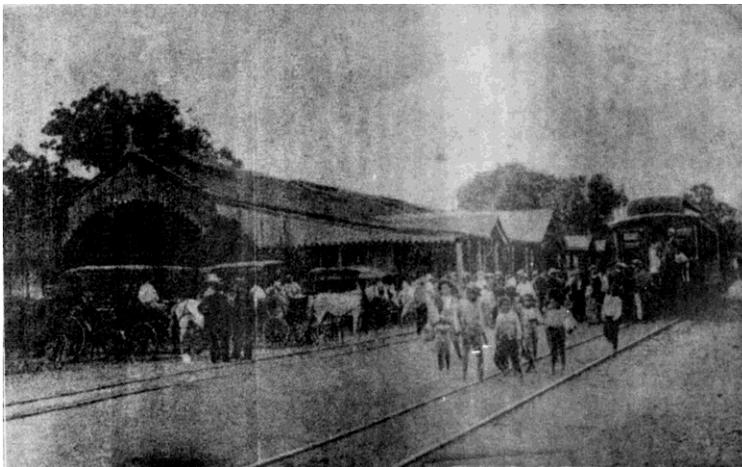
Título: Estación del ferrocarril de la ciudad de León, Nicaragua



Descripción: Estación del ferrocarril durante de la década de 1910, la fotografía es parte de una serie de postales y membretes oficiales (nicaraguarailordhistory, 2005).

Fuente: nicaraguarailordhistory. Recuperado:
<https://nicaraguarailordhistory.com/leon.html>

Título: Estación del ferrocarril León Nicaragua



Descripción: Niños jugando en los rieles del tren de la ciudad de León Nicaragua, año de 1905 (nicaraguarailordhistory, 2005).

Fuente: nicaraguarailroadhistory. Recuperado:
<https://nicaraguarailroadhistory.com/leon.html>

Título: La Estación del ferrocarril de León



Descripción: Dama y caballeros de la época, tomando un breve paseo y compras por la Estación del Ferrocarril, centro del dinamismo económico local y de los procesos de socialización, 1910

Fuente: nicaraguarailroadhistory. Recuperado:
<https://nicaraguarailroadhistory.com/leon.html>

Título: Analisis de fuentes secundarias de informacion



Descripción: Indagación bibliográficas y hemerográficas sobre la fundación y constitución del ferrocarril en la ciudad de León, 2021

Fuente: Colección personal José Daniel Ruiz Roa

Título: Analisis de fuentes y secundarias de informacion



Descripción: Búsqueda de información primaria de tipo hemerográficas

Fuente: Colección personal Milvia Judith Ruiz Chévez

Título: Analisis de fuentes primarias y secundarias de informacion



Descripción: Búsqueda de información primaria de tipo documental

Fuente: Colección personal José Daniel Ruiz Roa

Documentos y archivos

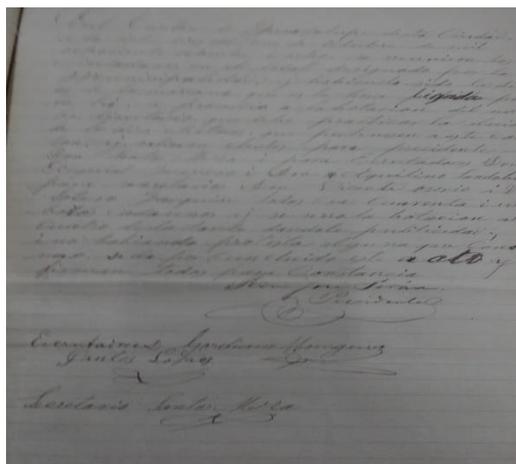
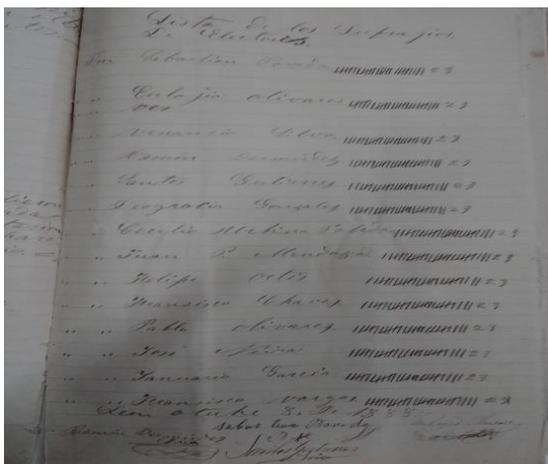
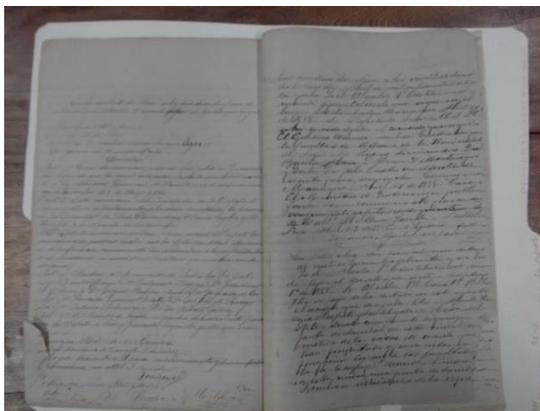
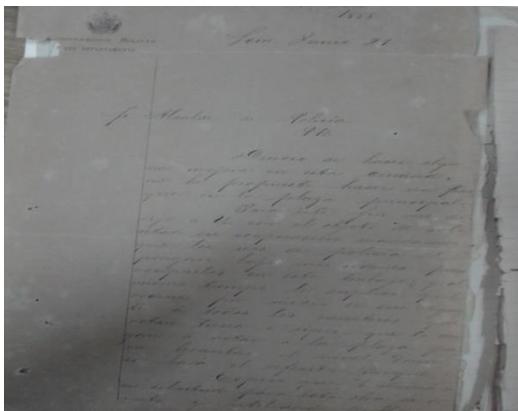
Título: Repositorio archivístico Archivo Municipal de León



Descripción: Búsqueda de fuentes de información, análisis de documentos de consulta de la época de estudio. El Archivo Histórico Municipal, resguardado por la UNAN-León, se encuentra distribuido por cajas físicas, que es la posición que ocupa las cajas en el estante, y la caja lógica, la cual representa el número total de documentos por años y fuentes

Fuente: Colección personal José Daniel Ruiz Roa

Título: Fuentes primarias de información de tipo documental



Descripción: Expedientes documentales, que atestiguan la consolidación del proceso ferroviario en la ciudad de León, Desde el periodo de 1881-1887

Fuente: Archivo Municipal histórico UNAN-León