

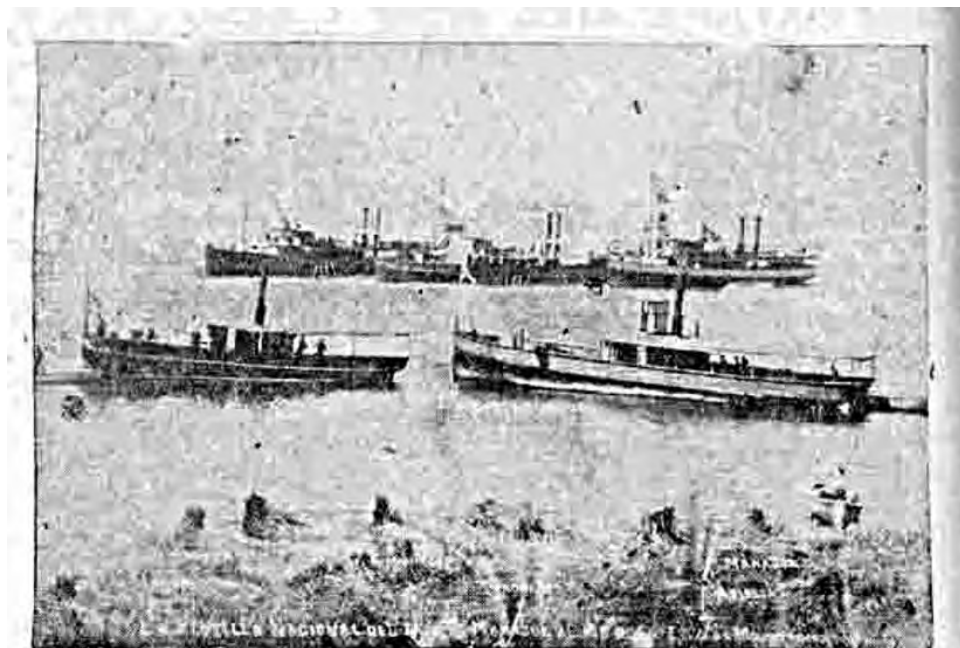
NUESTRA PORTADA

Managua en la Geografía Histórica del Occidente de Nicaragua

David R. Radell

Traducido del inglés de "Conclusion" en Radell, David R., y James Jerome Parsons. Historical Geography of Western Nicaragua: The Spheres of Influence of Leon, Granada, and Managua, 1519-1965. Pp. 264-257. Berkeley, CA: Tesis doctoral, 1969. La ilustración de la portada es una reproducción de Nicaragua Managua en <https://www.pinterest.de/explore/nicaragua-managua/>

Las semillas del sectarismo colonial en el Nicaragua occidental pueden ser trazadas a los primeros asentamientos españoles. Fundadas, sólo meses aparte en 1524, las ciudades del lago de León y Granada comenzaron inmediatamente a competir por razones poder económico y poder político.



La flotilla de elegantes y cómodos vapores que surcaban nuestro Lago, en épocas pasadas, los que contempla el lector se nominaban: el «Amelia», el «Isabel», el «Progreso», el «Managua» y el «Angela.»

León fue poblado por humildes soldados. Sin embargo, fue escogida la capital de la provincia y fue capaz de dominar un lucrativo comercio costero con Perú y Panamá a través del cercano puerto de El Realejo. En este comercio los que más prosperaron fueron los administradores reales enviados desde España. Pocas familias criollas ganaron riqueza excepcional en León durante la época colonial y en general, los terratenientes leoneses poseían sólo terrenos de tamaño moderado.

Por el contrario, Granada, establecida por oficiales aristocráticos durante la conquista, hizo uso del sitio de la ciudad en la orilla occidental del lago de Nicaragua para dominar el comercio con el Mar Caribe a través del Río San Juan. Las principales familias mercantiles de Granada establecieron vastas haciendas de ganado y cacao durante los siglos XVII y XVIII y se convirtió en la aristocracia criolla de la colonia.



Cortadoras de café.

La fuerza política y económica de cada ciudad dependía de su respectiva salida comercial, de la productividad de su área tributaria, y el tamaño de su población dependiente. En consecuencia, ambas ciudades compitieron vigorosamente por el comercio marítimo, el apoyo popular y la frontera de la colonización.

León expandió su esfera colonial de influencia hacia el interior desarrollando fuertes lazos sociales y comerciales con la sección norteña productora de pino de las tierras altas centrales. A medida que se desarrollaban los almacenes navales

y el comercio de madera, esta zona, Nueva Segovia, se convirtió en satélite de León.

La esfera de influencia de Granada en el período colonial se expandió a través del desarrollo del ganado y el cacao en el Istmo de Rivas y mediante la introducción del ganado a Chontales, la sección sur de las Tierras Altas Centrales. Como resultado, Granada se convirtió en el centro de comercio de cacao para el consumo local y el centro de sebo y cueros para el comercio de Río San Juan.



Trazo del ferrocarril con todos los ramales completos. El tramo Managua-Momotombo fue el último en ser construido.

Cuando llegó la independencia, la competencia y el antagonismo de clase se convirtió en una guerra civil seccional. Los ejércitos de cada facción consistían en reclutas campesinos que dependían económicamente de las familias de León y Granada, respectivamente. Calentados por la batalla, las facciones seccionales tradicionales se dividieron en sub-facciones, y la casi anarquía se convirtió en el modo de vida nicaragüense durante casi un siglo.

En la década de 1850 Managua se convirtió en la capital de compromiso de Nicaragua. Aproximadamente al mismo tiempo, el cultivo del café comenzó en las tierras altas del sur, a pocos kilómetros al sur de Managua. A medida que

aumentaba de la producción de café, la importancia comercial de Managua crecía. Cuando el cultivo del café se extendió a las tierras altas centrales, gran parte del comercio de esta región se vio atraído por la inercia del comercio del café en Managua, y la esfera de influencia de Managua se expandió mucho. A lo largo de la primera mitad del siglo XX, el café siguió siendo en primer generador de dinero de Nicaragua, y Managua se elevó a "ciudad de primada" de la República.

Cuando el ferrocarril llegó a Nicaragua casi al final del siglo XIX, Managua se convirtió en el extremo norte de la línea desde Granada. En el lago de Managua se inició un servicio interino de vapores desde la capital hasta conectar con la línea del ferrocarril del puerto lacustre de Momotombo y el de Corinto. Aunque el servicio de vapores del lago fue discontinuado cuando se completó la sección central del ferrocarril, Managua continuó prosperando como el punto focal del sistema de transporte de la nación.



Puente sobre el río Siquia, carretera a ciudad Rama

La primera carretera principal en Nicaragua conectó las tierras altas centrales y la capital en la década de 1920. Más tarde, la carretera inter-americana sin pasar por León, siguió la misma ruta desde la frontera con Honduras, pasando por Managua, hacia el sur por Rivas a Costa Rica. Las mejoras en las carreteras durante los años cincuenta aumentaron aún más la importancia de la posición de Carretera de Managua. En 1950 sólo había 1,880 kilómetros de camino en Nicaragua, 150 de los cuales estaban pavimentados. En 1963 había 6,192 kilómetros de camino de los cuales 802 fueron pavimentados y 1,400-, eran de todo tiempo (Tabla X).

Una carretera asfaltada entre Managua y Corinto se completó en 1960. El camino de Rama que une Managua con el río Rama, al este, agregó a la creciente importancia de Managua. Por otra parte, el Aeropuerto Lis Mercedes de Managua

se convirtió en el punto de entrada para los empresarios y visitantes extranjeros, así como el punto focal para el transporte aéreo y la comunicación con la costa este De Nicaragua. El hecho de que no haya ningún puerto cercano de importancia no impidió que Managua se convirtiera en el centro de transporte más importante



de Nicaragua.¹

En muchas naciones la capital política es también la "ciudad primada", usualmente porque la ciudad primada preexistente era la capital escogida. Sin embargo, los capitales de compromiso que no se convirtieron en mucho más que los asientos del gobierno incluyen Washington, D.C y Canberra, Australia. Es sólo debido al desarrollo de un área tributaria económicamente importante, así como mejorando los enlaces de transporte que Managua, el asiento de compromiso del gobierno, pudo evolucionar de la ciudad indígena a la ciudad primada.

La creciente preeminencia de Managua junto con la dictadura de Somoza en el poder desde 1935 han sido factores estabilizadores en la política nicaragüense. Sin embargo, la agricultura comercial moderna, el aumento del algodón y la demanda de carne de res cortada han ejercido nuevas sutiles presiones seccionales sobre la geografía política de Nicaragua. A diferencia de muchos países latinoamericanos en los que la política se caracteriza por una lucha de clases marxista, Nicaragua encuentra problemas políticos comunes que se someten a la amarga tradición del sectarismo. Debajo de una capa delgada de

¹ Puerto Somoza, una rada abierta cerca de Managua, es de poca importancia comercial.

estabilidad política, la rivalidad sectorial profundamente enraizada sigue siendo el tema dominante de la vida de los nicaragüenses.

Nota del Editor



El paso Chinandega-Guasaule

Managua tiene una posición geográfica privilegiada porque los lagos y los volcanes dejan pocos pasos posibles hacia el interior de Nicaragua. Chinandega se conecta con Choluteca, Honduras por el Guasaule, más a la izquierda, hacia el golfo de Fonseca el terreno es pantanoso en las riberas del Estero Real.

Para la comunicación terrestre por carreteras, la posición de Managua es insuperable. Sólo quedan como alternativas León-San Isidro y Granada-Masaya-Tipitapa. La configuración de los lagos hace que Managua sea la mejor opción.

León se conecta con San Isidro y el centro de Nicaragua por el paso entre el volcán Telica y el Rota. Las laderas de los volcanes son demasiado pendientes para permitir la construcción de carreteras.

Managua se conecta por el paso entre los lagos (por Tipitapa) con el centro de Nicaragua y la Costa Caribe sur, a través de Chontales. A la derecha de Tipitapa el terreno es inundable como lo atestigua la laguna de Tisma y los humedales adyacentes.



El paso entre los volcanes conecta león con San isidro, Matagalpa



El paso de Tipitapa conecta Managua con el centro el país y con la Costa Caribe Sur. La ruta costera del lago de Nicaragua que conectaba Granada con Chontales nunca fue una via transitable en todo tiempo para vehículos. Fue buena par trashumar ganado.

Granada tuvo una ruta de comunicación con Chontales por el Paso de Panaloya; esta vía fue usada para trashumar el ganado hacia Chontales, pero la ruta no prosperó en tiempos modernos. ■