

# Ferrocarriles, Vapores Nacionales, Caminos

*Falcinelli Graziosi*

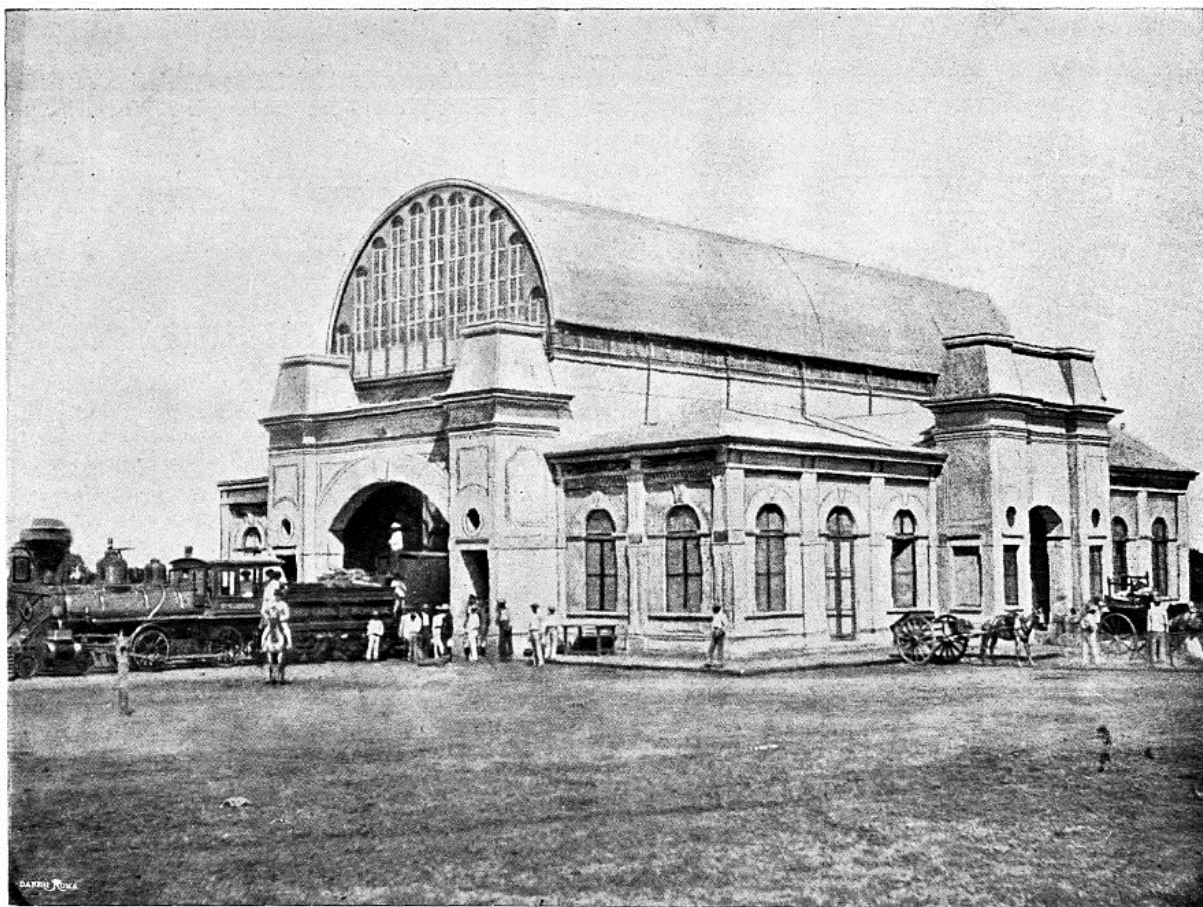
Reproducido de Falcinelli Graziosi, Guía Ilustrada del Estado de Nicaragua, pp. 139-150, Roma: Oficina Poligráfica Romana, 1898.

EL ESTADO DE NICARAGUA en su labor reorganizadora desde 1855 á la fecha, ha tenido que emplear sus energías no solo para fomentar la industria y promover la instrucción pública y la agricultura, sino que ha podido economizar lo suficiente para costear con sus propios recursos un ferrocarril casi interoceánico, líneas de vapores en el lago de Managua en conexión con este, carreteras, y otras mejoras; para subvencionar líneas de conexión en el Gran Lago y en ambos Océanos, y líneas de diligencias en el interior; y para hacer gastos, promoviendo en el exterior, por medio de agentes activos, la apertura de un canal interoceánico, á través de su suelo.

La línea férrea nicaragüense parte del puerto de Corinto, en el Pacífico, atraviesa por un espléndido puente de hierro llamado Paso Caballo el brazo de mar que separa la isla de Punta Icaco, en donde se halla el puerto, y va a terminar en Momotombo á orillas del lago de Managua, tocando en cuatro poblaciones importantes. Traspordase la carga á los vapores nacionales del lago, que hacen el servicio diario, y cuatro horas después se llega á la capital, donde principia la segunda sección del ferrocarril, para terminar nuevamente en la ciudad de Granada á orillas del Gran Lago, pasando antes por tres poblaciones y otros lugares de importancia. Una línea de vapores, que antes pertenecían á la muy acreditada Casa F. A. Pellas, y hoy son de la Caribbean Pacific Transit Co Limited, subvencionada por el Gobierno, toma la carga y pasajeros de Granada y después de tocar de tránsito en los principales puertos lacustres, baja el rio San Juan hasta llegar al Atlántico en conexión con dos líneas marítimas para el exterior.

La primera división del ferrocarril mide 58 millas inglesas, y la segunda 32. Ambas costaron á la Nación, con sus locomotoras, estaciones y enseres, la suma de Pesos \$2,005,583.90, que fueron cubiertos en mucha parte, con las economías del tesoro.

Los vapores del lago de Managua costaron Pesos \$556,459.66. Son cinco: dos de 120 toneladas de capacidad; uno de 100; otro de 50, y el último de 27. Caminan á razón de 10 millas por hora los tres primeros, y de ocho y siete los otros.



GRANADA — ESTACIÓN DEL FERROCARRIL NACIONAL.

El ferrocarril nacional de Nicaragua es un ferrocarril de vía angosta, de 3' 6" ingleses. Comprende dos secciones. La una, la División Occidental, comienza en Corinto, el principal puerto de Nicaragua en el Pacífico, situado en una isla, pasa por Ameya, Chinandega, Chichigalpa, Posoltega, Quezalguaque, León, La Paz, y concluye en Momotombo, puerto del Lago de Managua.

La otra, la División Oriental, parte de Managua, capital del Estado y puerto del lago de su nombre, sigue por Sábana-Grande, Portillo, Campuzano, Nindirí, Masaya, San Blas, y termina en Granada, puerto del Lago de Nicaragua.

Ambas divisiones se conexionan por una línea nacional de vapores, que cruza el lago de Managua y enlaza el puerto de Momotombo con la Capital.

Los estudios preliminares para establecer un ferrocarril en Nicaragua dieron principio en 1878; pero la primera sección que está comprendida entre Corinto y Chinandega no fue puesta al servicio hasta el 10 de enero de 1881.

La línea hasta León quedó terminada é inauguróse el 15 de noviembre de 1882 y toda la división hasta Momotombo el 30 de diciembre de 1883.

La primera sección de la División Oriental fue puesta en explotación el 5 de abril de 1885, hasta Masaya; y de aquí á la Estación central de Granada, el 10 de marzo del año siguiente, quedando todavía por hacerse el ramal al muelle de Granada, que fue concluido en julio de 1886.

La División Oriental, que según contrato, arrancaríá del muelle de Managua, fue prolongada en 4600', hasta la Escuela de artes, construyéndose así un ramal que orilla el Lago y la Capital en su parte NE. y que facilitó el trasformar en Taller Central la preindicada Escuela.

La vía principal de la División de Occidente tiene 58 millas. La longitud de esta línea con los apartaderos es de 61 y media millas; el grado máximo es de 2 y medio por ciento, y la curva más fuerte de 9°30', es decir, el radio mínimo de las curvas es de 603.8 pies ingleses.

La vía principal de la División Oriental es de 31,5 millas: el largo total de la línea con sus apartaderos 33.920 millas; el grado mas fuerte en este División es de 2-8/10 por ciento, y la curva mas fuerte de la vía principal de 9°30' o sea de 603.8 pies ingleses de radio.

El punto más alto de la División Occidental es de 416 pies ingleses sobre el nivel del mar, y dista como 4 millas de Momotombo: el punto más alto de la División Oriental es de 890 pies ingleses sobre el nivel del mar, y dista 2 millas ingleses de Masaya y 21 millas de Managua.

Las ciudades principales en que toca la División Occidental son: León con 31,000 habitantes y Chinandega con 8000. Las otras poblaciones, como Chichigalpa, Posoltega, Quezalaguaque, La Paz y Momotombo, en que toca al ferrocarril, son de menor importancia.

Las ciudades principales en la División Oriental son: Managua con 20,000 habitantes, Masaya con 16,000, y Granada con 14,000; las otras estaciones de la vía son: Sábana-Grande, Portillo, Campuzano, Nindirí y San Blas, y todas actualmente de poquísima significación.

El Gobierno resolvió á fines de 1884, practicar los estudios de la División Central que debía empalmar en La Paz y Managua con las Divisiones ya construidas. -La construcción de la División proyectada, cuya longitud sería 35 y dos tercios de milla, no ofrece grandes dificultades: las gradientes y curvas no serán mayores que las de la línea ya establecida: su costo, según el cambio del numerario en aquella época, habría sido de Pesos \$608,285; pero hoy, tomando en denta la diferencia de tipo de cambio, y el aumento en el valor de los materiales y jornal de los operarios, sería de Pesos \$950,000. Son muchas las

ventajas que reportarían el Gobierno y el comercio con el establecimiento de la nueva División.

En mayo de 1887 el Gobierno mandó practicar á una comisión de ingenieros, el estudio de un ferrocarril- entre San Juan del Sur, puerto del Pacífico y San Jorge puerto del Lago de Nicaragua. El ferrocarril así proyectado daría más vida á la parte meridional del Estado, y en conexión con la línea de vapores del Rio San Juan y del Gran Lago, crearía una ruta mixta, preliminar del tránsito interoceánico por Nicaragua. La longitud de la línea sería de 22 millas; y su costo fue apreciado



CONDUCCIÓN DEL VAPORCITO « EL 93 » AL LAGO DE GRANADA.

en aquella época en Pesos \$628,954; pero por el actual estado del cambio, precio de materiales y jornales, es de estimarse en Pesos \$1,000,000 aproximadamente.

La línea efectuada formará una arteria muy importante entre Nicaragua y su vecina del Sur, y será al mismo tiempo lazo de unión entre ambas.

A principio de 1890, el Gobierno envió un ingeniero para que practicara los estudios y formara los presupuestos necesarios para conexionar las poblaciones

del Viejo y Chinandega, por un ramal del ferrocarril que empalmaría con la División Occidental en Chinandega.

Hace poco tiempo se iniciaron los trabajos de esta línea que debía estar concluida en marzo 1895. Se comprende que la importancia de ello supera a las erogaciones de su establecimiento, si se toma en cuenta que la ciudad de El Viejo, término del ramal, abastece con sus cereales los departamentos de Chinandega y León y frecuentemente los de Managua, Masaya, Granada y hasta el de Rivas.

La extensión de esta línea es de 3.5 á 4.8 millas: el grado máximo es inferior al 1 por ciento, o sea de 0,952 por ciento; la curva máxima de 8°; el cálculo del costo de Pesos \$33,593.

La línea del ferrocarril del Norte ó de Matagalpa, partiría de Momotombo, donde se enlazaría con el Ferrocarril Nacional, pasaría por Matagalpa ó Jinotega ó en las cercanías de cualquiera de estas poblaciones, para terminar en un punto de Rio Grande, donde este sea navegable por vapores del Océano.

La longitud del ferrocarril de Momotombo á Matagalpa ó Jinotega, será de 90 á 100 millas, que llegarían de 240 á 250 millas, si se prolonga hasta el Rio Grande.

Empalmando el ferrocarril al Norte en el puerto de Momotombo con la División Occidental, si se prolongase hasta el Rio Grande, constituiría una comunicación interoceánica; pero no de las condiciones que tendría el proyectado con la denominación de ferrocarril al Atlántico. Esta línea, según contrato celebrado el 5 de mayo de 1887 y adicionado el 29 de julio de 1891, debe partir del puerto de San Ubaldo en el Lago de Granada, y terminar en cualquier punto de la Costa Atlántica, ó á la margen de un rio que de allí sea navegable, hasta el mar, exceptuándose el Rio San Juan. El puerto que se fijó en el Atlántico es el Rama, y también se ha elegido un punto entre Sábana Grande y El Portillo en la División Oriental, para conexasionarle y formar así una sola línea. De manera, pues, que el ferrocarril tendrá una longitud de 120 millas en el primer caso, y de 220 con la prolongación.

Es evidente la perentoria necesidad que tiene Nicaragua de un ferrocarril á la costa Atlántica para ponerse en contacto íntimo con los Estados Unidos y Europa.

Los diferentes puertos y costas de Nicaragua en el Atlántico y en el Pacifico, le adquirirán ciertamente una extraordinaria importancia cuando se abrirá al comercio del mundo el Canal interoceánico.

Aquí designaremos cuales sean las principales líneas de navegación que unen á Europa y los Estados Unidos con los puertos más importantes del Estado.

En las costas del Océano Atlántico:

SAN JUAN DEL NORTE: líneas de navegación:

1. "Atlas Line of Mail Steamers". (Véase Aviso).
2. La "Royal Mail Steam Packet Co" de Londres emplea buques que cumplen el trayecto en un tiempo que varía desde 25 a 35 días: su tonelaje es de 615 á 5600 toneladas; su fuerza de 800 á 5900 caballos.
3. La "West India and Pacific Steam ship Co" de Liverpool: el tonelaje de sus buques varía de 1330 á 3257 toneladas.
4. La "Harrison line" de Liverpool: ambas compañías emplean 18 días de Liverpool á Colón.
5. La "Central American Steamship line" sale de Nueva York el 10 y el 27 de cada mes.
6. La "Honduras and Guatemala Mail" de Nueva York, tiene vapores de 1200 toneladas que tocan San Juan cada 15 días.
7. La "Morgan line" de Nueva Orleans.
8. La "Bluefields Banana Co" de Nueva Orleans.
9. Otra línea en vía de organizarse, tocará en Bluefields y en San Juan terminando en Colón.

CABO GRACIAS A DIOS:

1. Compañía "Atlas"
2. La "Central American Steamship line" de Nueva York.
3. La "Honduras and Guatemala Mail".

BLUEFIELDS:

Está en comunicación directa con Nueva Orleans por medio de:

1. La "Honduras and Guatemala Mail" de Nueva York.
2. La "Morgan line"
3. La " Bluefields Banana Co."

Y LAS COSTAS DEL OCÉANO PACÍFICO

Pacific Mail Steamship. Company.

Esta Compañía hace el servicio postal entre S. Francisco de California y Panamá y estando subvencionada por el Gobierno del Estado, toca regularmente en S. Juan del Sur y Corinto. Agentes: E. PALAZIO y Co. Véase aviso).

Los vapores están en coincidencia con los de las siguientes líneas que llegan á Colón.

**1. "Compagnie Generale Transatlantique" de Paris.**

**2. La "Yeloce" Navegación italiana de Génova.**

**3. La "La Royal Mail Steampachet" de Londres.**

4. La "West India and Pacific Steamship C." limited de Liverpool.

5. La "Harrison line of Steamers" de Liverpool.

**6. La "Compañía Trasatlántica" de Barcelona.**

7. Tres compañías alemanas de Hamburgo: (dos de estas pasan directamente por el Estrecho de Magallanes).

La topografía del Suelo Nicaragüense en toda la extensión casi de la Costa del Pacífico es muy favorable para el establecimiento de carreteras, particularmente en la estación del verano. La naturaleza las ha formado y ella misma las mantiene en su mayor parte en estado transitable. Las principales carreteras, sin embargo, deterioradas por el continuo tráfico, exigen reparaciones que se hacen por cuenta de la Nación.

El tráfico de las carreteras (de 300 leguas castellanas próximamente) se hace por medio de caballerías y carros. Estos últimos son de varias clases; pero los más usados en Nicaragua, para el transporte, son los que llaman carretas, formados de dos ruedas de tablón y de un canastro sin resortes, del que tiran bueyes uncidos de los cuernos.

Hay dos líneas de diligencias que recorren los departamentos de Carazo y Rivas en una extensión de 6 y 17 leguas castellanas, respectivamente. Además de esto, en las principales poblaciones hay un número considerable de cómodos