
GEOGRAFÍA

Editor Jaime Incer Barquero

incerjaime@gmail.com

Geografía e Historia son complementarias; por ellos muchas universidades tienen facultades de **“Geografía e Historia” bajo el mismo rector. Por esa misma razón tenemos una Academia de Geografía e Historia de Nicaragua.** La publicación en 1964 de la *Geografía de Nicaragua* (Terán, Francisco, y Jaime Incer Barquero. Managua: Banco Central de Nicaragua, 1964), marcó un hito en nuestros conocimientos geográficos. Fue la primera geografía realmente científica que se publicó en el país.



Jaime Incer Barquero.

La Geografía juega un papel importante por los recursos naturales y la valoración social, económica y cultural de sus diferentes regiones. En ninguna otra sección de la Revista se puede valorar y sopesar la importancia de los 153 municipios, y las dos regiones autónomas. La geografía estudia la superficie de Nicaragua, las sociedades que la habitan y los territorios, paisajes, lugares o regiones, que la forman al relacionarse entre sí.

Publicaremos en esta sección ensayos geográficos. Del libro *Viajes, Rutas y Encuentros 1502-1838* publicaremos: Capítulo IV. Etno-geografía de la región conquistada, pp. 87-117; Capítulo X Misioneros en la boca de la montaña, que trata sobre las misiones franciscanas en la Taguzgalpa y Tologalpa a principios del siglo XVII. Capítulo XIV. Inventario de los pueblos a mitad del siglo XVIII, pp. 403-434; Capítulo XVII. Reconocimiento oficial de la Costa de los Mosquitos, pp. 489-512; Capítulo XIX. Viajeros y pueblos en la época post-independiente, pp. 543-562.

Igualmente **podemos incluir en la revista las “Toponimias Indígenas de Nicaragua”, versión que actualmente estamos revisando, ampliando y actualizando**, habiendo concluido la sección correspondiente a las toponimias mexicanas, acompañada con mejores mapas; sección que vamos a reproducir una vez publicada toda la obra, según espero en unos tres meses. Espero revisar y

concluir la sección que corresponde a las toponimias ulúa-matagalpas y sumus-mayangnas, quedando pendientes las toponimias miskitas para principios del año entrante y las pocas que he logrado identificar sobre los Rama y Guatusos.

Hace pocos días la Academia de Geografía e Historia, con el apoyo del **Gran Ducado de Luxemburgo, dio a conocer el libro de Eduard Conzemius: “Estudio Etnográfico de los Miskitos y Sumus de Honduras y Nicaragua”, para conmemorar los 100 años de la visita de su autor a la Mosquitia.** Esta obra es una traducción mía, tras ser descubierta y extraída de un boletín póstumo de la Smithsonian, institución donde en 1988 estuve realizando información sobre todas las erupciones volcánicas registradas en Centroamérica, a partir de la conquista hasta 1924.

El libro de Conzemius fue publicado por Libro Libre, de Xavier Zavala, el cual no pudo divulgarse en Nicaragua en aquellos años sandinistas opuestos a la orientación política de esa editorial. Posteriormente fue reproducida y mejor editada por la Colección Cultural de la Fundación Uno, que por alguna razón no fue ampliamente divulgada, sino hasta esta fecha gracias al respaldo y apoyo de Luxemburgo.

Esta obra pionera podía ser publicada y divulgada por la Revista cuando así lo consideres. Desafortunadamente la Fundación Uno vendió toda la colección existente al Banco Central, sin indagar su destino. El Banco la embodegó en el sótano de sus oficinas en León, sin que conozcamos a la fecha sus destinatarios finales. ■

Los caminos en Nicaragua

Yalí Román Román

Como es bien conocido, la fauna americana carecía, en general, de animales apropiados para carga, para silla o para tiro, salvo, parcialmente, algunos camélidos, principalmente la llama, en la parte sur del continente y, en menor escala todavía, el perro, utilizado por los esquimales para tiro en sus trineos, y por los pieles rojas para el arrastre de cargas muy livianas, como las pieles y armazón de sus tiendas, o *tipis*, al desplazar sus campamentos.

Cabe que el bisonte, castrado y domesticado debidamente, hubiera podido satisfacer todas esas necesidades, si las sociedades indígenas norteamericanas, nómadas y cazadoras, las hubieran experimentado y hubieran arbitrado los medios para satisfacerlas, pero no fue así. En consecuencia, dentro de las culturas indígenas, solamente el imperio incaico desarrolló un verdadero sistema de caminos, ciertamente impresionantes, en las alturas de los Andes. En toda el área mesoamericana estaba generalizado el uso de *tamemes*, o indios de carga, que apenas si necesitaban del uso de una senda cualquiera, medio demarcada. **Este fue el sistema que encontraron los españoles a su llegada, y durante el “período de la conquista” lo utilizaron en gran escala.**

Al pasar al “período de poblamiento”, la Corona se interesa fortísimamente por las vías de comunicación, vitales para un imperio tan extenso como el hispánico, y la construcción y mantenimiento de una red de caminos que comunicaran a los puertos con las ciudades importantes, y a éstas entre sí, hasta el extremo de financiar la construcción de muchos de los principales entre éstos, particularmente los que comunicaban a los puertos de llegada y de salida con las capitales provinciales, a pesar de que para la mentalidad del siglo XVI tales actividades se contaban entre las obligaciones de las ciudades y no del Estado, y de que las crónicas estrecheces financieras de la Corona hacía muy dificultosa la habilitación de fondos para tales menesteres, pero las ciudades, sobre todo en los primeros decenios, carecían, por lo general, de propios y de arbitrios con que enfrentar tales erogaciones, así que la Corona se vino a encontrar obligada a suplir esas carencias.

La “construcción” de un camino en aquellos días estaba lejos de significar lo que significa en la actualidad: consistía simplemente en enviar a un grupo de **“expertos” y conocedores de la región situada entre los puntos que se pretendía unir**, acompañados de una tropilla de indios de trabajo, a fin de que ubicaran una trocha en los sitios más convenientes, cómodos y practicables, realizando algunos trabajos de allanamiento o de despeje en algunos sectores donde ello resultara imprescindible, ubicando los vados más adecuados de los ríos que se encontraran

en la ruta, donde lo ideal habría sido la construcción de puentes, siquiera en los sitios en que resultaran más viables y necesarios, pero esto resultaba excesivamente caro, de hecho, en el reino de Guatemala, el único caso que conocemos es el del famoso puente de mampostería sobre el río de los Esclavos, construido finalmente en 1592 por el cabildo de Guatemala, con todos los trabajos y dificultades que nos relata Fuentes y Guzmán; y en Nicaragua concretamente, tan sólo el puente de madera de San José de Tipitapa (208 varas de largo), **antepasado del “puente de las Banderas”**, construido hacia 1755 por iniciativa de un particular, el rico hacendado y fundador don Juan Bautista Almendares. A pesar de lo primitivo de los mencionados trabajos, resultaban caros porque a veces duraban meses, según la extensión del camino, en los que había que alimentar y alojar a los trabajadores, aparte de los sueldos de los técnicos, y por costar además con frecuencia muchas vidas, así de indios como de otros trabajadores, a causa de accidentes y problemas imprevistos.

Así, pues, desde los inicios del período colonial, el reino de Guatemala se fue cubriendo de una red, no demasiado densa, de caminos muleros que irradiaban **de una espina dorsal constituida por el “Camino Real”, de mayor** importancia que los anteriores, el cual unía a las ciudades principales, más o menos al modo de la actual carretera Panamericana. Estos caminos, dificultosos (y con frecuencia hasta peligrosos en partes) en verano, se volvían en invierno totalmente intransitables, convertidos en verdaderas ciénagas y en tremedales tan espesos que las bestias se atascaban en ellos, y con los mínimos arroyos y riachuelos, que los cortaban a trechos, transformados en rugientes torrenteras, que lo arrasaban todo a su paso. A diferencia de Guatemala y sobre todo de Honduras, extremadamente montañosas, la región del Pacífico de Nicaragua, donde se asentaba el grueso de la población española, era una zona más bien plana, de modo que la carreta de bueyes se introdujo y difundió allí tempranamente, ya desde el gobierno de Rodrigo de Contreras: 1535-1547, lo que conllevó la desaparición de los *tamemes*, o cargadores indígenas. Aquí, pues, el Camino Real, que unía a León, y prácticamente al Realejo, con Granada (vale decir al océano Pacífico con el océano Atlántico) era un camino carretero, todos los demás no eran sino caminos muleros, puesto que los trenes de mulas constituían el medio por excelencia para el transporte de cargas terrestres, hasta que fueron desplazados por la introducción del ferrocarril. Es decir que el sistema y sus condiciones no varían para nada con la declaración de independencia, y que las circunstancias coloniales, en este campo, continúan vigentes con la República, de modo que es posible reconstruir el sistema colonial de caminos con base al mapa de Squier publicado en su **“Nicaragua, su gente y paisajes...”**

(1852), y a los datos que aporta Pablo Lévy en la sección X, "Itinerarios de la República", de su capítulo VII: "Geografía política" (1871).

Como decíamos, el camino carretero se extendía desde Santa Ana de Chinandega (y antes de 1650 / 70 posiblemente desde el Realejo, a 3 leguas de Chinandega) hasta Granada y Rivas, con las siguientes estaciones: desde Chinandega a Chichigalpa (5 leguas), y desde allí a León (7 leguas, sobre Posoltega y Quezalaguaque), 8 leguas de León a Pueblo Nuevo (hoy la Paz Centro), otras 4 a Nagarote, 6 a Mateare, y 8 de Mateare a Managua. De Managua había 3 leguas al Valle Gottel, otras 3 a Nindirí, otra a Masaya, y 4 de Masaya a Granada. De Granada había 6 leguas a Nandaime, 4 más al Paso Real (Ochomogo), otras 5 hasta el Obraje, 1 más hasta Potosí, y otra de Potosí a Rivas. Desde Nandaime, el camino continuaba siendo carretero, pero sólo en verano, pues se volvía totalmente intransitable en invierno, por lo cual se prefería usar generalmente el transporte lacustre, ya hasta el Menco (a 7 leguas de Rivas), ya hasta San Jorge, que era el puerto lacustre hacia Ometepe, y distaba de Rivas sólo una legua. También solían ser carreteros los caminos que irradiaban de las ciudades y los principales centros de población, en sus inmediatos entornos.

Entonces, de esa cadena central constituida por el Camino Real, derivaban, hacia el norte y hacia el sur, cadenas de caminos muleros secundarios; así Chinandega se comunicaba con el Viejo, y con Tempisque (hoy Puerto Morazán) sobre el Estero Real; desde el Viejo había caminos directos hacia Tempisque y hacia el Realejo, y desde éste partían también caminos directos hacia Chinandega (3 leguas) como ya se dijo, hacia Chichigalpa, hacia Posoltega y hacia León (7 leguas). De Managua bajaba un camino por el Crucero hasta San Rafael del Sur, de donde arrancaba un camino hacia el noreste hasta Jinotepe (8 leguas) y, según Lévy, otro hacia el noroeste (15 leguas) que lo comunicaba directamente con Nagarote. **Muy bien comunicada entre sí se hallaba la llamada zona de "los pueblos": desde Nindirí salía un camino hacia Masatepe, San Marcos, Diriamba, y Jinotepe, de donde había camino hacia Santa Teresa, la Paz de Oriente, y el Rosario. Granada se unía directamente, por un lado, con Diriomo (2 leguas), de donde salía un camino hacia la Paz de Oriente, Santa Teresa y Jinotepe, y por otro lado con Diriá (1 legua) de donde salía un ramal hacia Santa Catarina Namotiva, hoy Catarina, y San Juan Namotiva, hoy San Juan de Oriente; Masaya se unía con Nandaime, por Diriá y Diriomo, y existía igualmente, según Lévy, otro camino directo de Masaya a Nandaime (7 leguas) por Nandasmó; también había un camino de Nandasmó a Masatepe; y de Diriá hacia Niquinohomo (2 leguas), y Jinotepe (3 leguas). Desde Rivas había caminos a Tola (4 leguas), a la Virgen, sobre el lago (10 leguas), y a San Juan del Sur sobre el Pacífico (7 leguas), así como un camino directo de San Juan del Sur (llamado antes San Juan de la Concordia) hasta la Virgen, de 6 leguas, que fue ampliado, y en 1854 incluso macadamizado por la Compañía Accesoría del Tránsito, la que instaló en ella un**

servicio de “confortables diligencias”. Finalmente, otro camino, bastante malo, conducía de Rivas a Liberia (29 leguas), y desde allí hasta el puerto de Nicoya, por un lado, y por otro hasta Bagaces, situado ya en Costa Rica.

Por el lado norte del Camino Real salía de León un camino hacia Telica (4 leguas), que allí se bifurcaba en dos direcciones, una que salía hacia el norte, para las Segovias, y otra que salía hacia el oeste, a Honduras, bordeando la vertiente sur de la cordillera de los Maribios, de Telica hacia Villanueva (14 leguas), Somotillo (5 leguas), Amatillo (7 leguas), de donde había 8 leguas hasta Choluteca, por Namasigüe; y, según Lévy, existían también caminos directos a Villanueva desde el Estero Real y desde Chinandega (17 leguas). Hacia el norte salía el camino de Telica al valle de las Zapatas, de allí 5 leguas más hasta el Sauce (según Lévy existía asimismo un camino directo, de 17 leguas, desde Chinandega hasta el Sauce), y otras 5 hasta Achuapa, de donde habían 4 leguas hasta San Juan de Limay, y 10 más hasta Pueblo Nuevo, 3 a Yalagüina, 3 más hasta Tototalpa, y 6 hasta Ocotál; desde Ocotál había 50 leguas hasta Juticalpa, en Honduras, vía Macuelizo (7 leguas) y Ococona (1 legua), que ya sólo distaba 3 leguas de la frontera hondureña. De Ocotál salían también caminos hacia Dipilto (7 leguas) y Honduras; y hacia Jalapa (18 leguas) por Mosonte y el Jícaro, y desde Jalapa, por Teotecacinte, se pasaba también a Honduras.

Desde Managua un camino (7 leguas) comunicaba con Tipitapa, adonde confluían otros dos caminos procedentes de Granada, el uno por Malaco, Tisma y Zambrano, y el otro por los Cocos; Tipitapa era el centro de donde irradiaban las vías de comunicación del antiguo corregimiento de Sébaco-Matagalpa- los Chontales, aunque según Lévy existía igualmente un camino directo desde León, que salía hacia el noreste hasta Orotá (5 leguas), de allí un camino de 5 leguas de largo comunicaba con el valle de las Zapatas, y otro con las Cuevas (8 leguas), el Jicaral (9 leguas), el Carrizal (3 leguas), y Sébaco (5 leguas). De Tipitapa, pues, salían dos caminos, el uno hacia los Chontales, y el otro hacia Sébaco y Matagalpa, por San Benito, donde de nuevo se bifurcaba hacia Concepción y hacia Teustepe; desde Concepción, a 14 leguas de Tipitapa, seguía el camino hacia el norte a Metapa [Ciudad Darío] (8 leguas), la Trinidad (6 leguas), Estelí (7 leguas), Condega (12 leguas), otras dos leguas hasta Palacagüina, y 4 más hasta Tototalpa, y existía además un ramal directo de Condega a Pueblo Nuevo; desde Teustepe, a 10 leguas de Tipitapa, salía el camino hacia Matagalpa por San José de los Remates y Muymuy; de aquí un ramal continuaba a Olama (8 leguas), mientras que otro hacia el noroeste se dirigía por San Ramón (10 leguas) hasta Matagalpa (5 leguas). Desde Matagalpa un camino de 6 leguas conducía a Sébaco, que a su vez, se unía con Metapa (4 leguas), y más hacia el norte con

San Isidro, en el camino que llevaba hacia la Trinidad y Estelí; hacia el norte salía también de Matagalpa un camino a Jinotega (8 leguas), y San Rafael del Norte (7 leguas), que enlazaba seguramente con Condega sobre San Sebastián de Yalí; desde San José de los Remates otro camino conducía por Esquipulas (6 leguas) de un lado a Metapa (9 leguas), y del otro a Terrabona (7 leguas) y Matagalpa (10 leguas). Por fin, el camino a los Chontales salía de Tipitapa, por la vía de Jiquilite, hasta Boaco, y de allí, por Camoapa, a Comalapa (5 leguas) y a Juigalpa (8 leguas). Desde Juigalpa un camino conducía por el sur al puerto de Hato Grande sobre el lago, (6 leguas), otro, por el norte, a los minerales de la Libertad (10 leguas), y hacia el S.E. salían dos caminos: uno más al norte, que conducía a San Pedro de Lóvago (9 leguas), y el de más al sur que llevaba a Acoyapa (9 leguas), y de allí, hacia el sur al puerto de San Ubaldo (6 leguas), y hacia el S.E. hasta San Miguelito (24 leguas) y San Carlos (7 leguas). Desde los Cocos, a 6 leguas de Granada, sobre la ribera del lago en la desembocadura del charco de Tisma, había otro camino por Acoto [Malacatoya] (7 leguas), Tierra Blanca (5 leguas), San Nicolás (3 leguas), y otras 3 leguas a Juigalpa.

Este sería, pues, en líneas generales, el esquema de los principales caminos coloniales, ya que seguramente existía cantidad de otros de menor importancia, dado que, al final, con una recua de mulas se puede transitar prácticamente por donde se quiera, haya o no camino.

Aparte de las principales vías establecidas en la época de la conquista, no he encontrado nunca datos específicos que permitan fechar, siquiera aproximadamente, el inicio del uso consistente de esas distintos bloques de vías de comunicación, el cual probablemente esté muy ligado con el proceso de poblamiento, o más bien de apertura comercial, de las varias zonas del país. Sin embargo, cabe que una lectura atenta de las fuentes sí permita avances considerables en ese campo, aunque tal vez sin demasiada precisión. En este contexto ha excitado también mi curiosidad el problema de la existencia y uso de carrozas y similares en la provincia que, evidentemente, deben haber sido muy escasas, así por lo costosas como por su falta de funcionalidad, ya que en el estado de los caminos su uso quedaba reducido a las ciudades y sus estrechos contornos, es decir, un uso puramente suntuario. Es posible que en León, situado en medio de una amplia planicie, tuvieran más posibilidades de uso que en Granada, donde las haciendas de los vecinos se ubicaban principalmente en el Mombacho o en Chontales. Es de suponer que los obispos hayan tenido carrozas, pero de la única familia privada de la que he hallado constancia que la tuvieran es la familia Sarria a principios del siglo XVIII en León, sin embargo el obispo Morel de Santa Cruz en su visita pastoral del año 1752, hablando de Granada dice **“Tienen sus casas adornadas de pinturas primorosas con marcos dorados y las demás alhajas correspondientes; ruedan calesas, se ven pelucas, brocados, tiznes, franjas y un tren muy aparentado.** No se, en fin, si las apariencias se

conforman con las realidades”, lo cual indicaría –aparte de la penetración psicológica del prelado- que las familias principales de Granada, y posiblemente también las de León, sí deben haber usado carrozas. Otro problema relacionado con éste es el del origen, y de la fabricación, de los típicos coches de caballos de alquiler en las principales ciudades de la República, lo que pareciera datar de los últimos decenios del siglo XIX, aunque no tengo seguridad de ello, así que agradecería mucho cualquier información adicional al respecto que alguno pudiera tener.

Como ya se dijo antes, el sistema de caminos permaneció sin cambios hasta el período republicano, y aunque no faltan los intentos de mejorarlo, por lo general no prosperan, ya que los tiempos no eran favorables a ese tipo de iniciativas. Así, por decreto legislativo de la Asamblea extraordinaria, de fecha 19-XII-1839 se acordó una concesión por 15 años a una compañía de cuatro ciudadanos de León (d. Miguel, d. Salvador y d. José Guerrero, junto con d. Serapio Díaz) para construir un camino carretero de León a Sébaco, en que la compañía recuperaría sus gastos mediante peajes aprobados por el gobierno, pero por alguna razón no funcionó, y los socios hicieron dejación de la concesión antes del plazo.

Lo que sí se construyó, en 1840, fue un camino carretero de León hasta las Salinas, que era el balneario de la ciudad.

Después de la guerra de Walker, y al avanzar el período de los 30 años - tiempos de orden, de paz y de tranquilidad- sobre todo en su época final, se aprecia una mejoría notable en la situación económica del país, y así en los años 80, bajo Zavala, se construye la carretera de Matagalpa a Jinotega, y en abril de 1890, bajo Sacasa, se inauguraron los trabajos de otra carretera León-Matagalpa, que ignoro si llegó a terminarse. Pero sobre todo, en este período comienzan a aparecer las primeras compañías de transporte.

En 24-X-1850 don Juan Callejas Soto, emprendedor emigrado hondureño asentado en Chinandega fundó ¿la primera? empresa de transportes para carga y pasajeros en la ruta Chinandega-León-Managua-Masaya-Granada, a base de trenes de carretas que hacían el trayecto en cinco jornadas, a un precio de 7 pesos por persona (suma elevada para la época) pero que daba derecho al transporte de 100 libras de equipaje; parece que el servicio debe de haber cesado antes de 1861 por el cambio de negocios del propietario. En consecuencia, apareció también una nueva compañía, que funcionó de 1861-1875 para llenar el vacío de la anterior. En efecto, en 19-II-1861 don Enrique Gottel, don Pedro Ruiz Tejada, y otros socios firmaron un contrato con el Estado, aprobado por la Asamblea el 20-III, para el establecimiento de una Compañía de Transportes,

también a base de una línea de carretas, ampliando la extensión ahora desde El Realejo hasta Granada, y mejorando un tanto el “camino natural” utilizado por la compañía anterior. Mientras tanto don Juan Callejas Soto de Chinandega, en sociedad con don Juan Ruiz [de Heredia y] Tejada, colombiano emigrado asentado en Masaya, fundaron hacia 1861 una línea de diligencias, que sólo funcionaba en verano, utilizando coches de cuatro caballos, o mulas, con itinerario fijo y estaciones de descanso, siempre en la línea León-Managua-Masaya-Granada, de la cual se afirma que “mejoró el antiguo camino español de carretas León viejo-Subtiava y mantuvo un eficiente servicio de pasajeros”. Según Gratus Halftermeyer el servicio de diligencias se habría inaugurado en Managua en 1867, bajo la gerencia de don Mercedes Tejada. Nunca he podido encontrar datos en cuanto al precio del servicio, que no debe haber sido barato, pero en el diario de don Enrique Guzmán hay referencias eventuales al horario de éste, así en la Revista Conservadora # 7, pp. 97 y 100, hay datos sobre un viaje el día 12-I-1881 de don Enrique a Managua que duró 13 horas, saliendo de Granada a las 5.30 a.m. y llegando a Managua a las 6.30 p.m., mientras que el regreso sólo le tomó 10 horas y media, saliendo de Managua a las 5.30 a.m. y llegando a Masaya a las 3 p.m. y a Granada a las 4 p.m.; el horario suena muy extenso, pero parece ser que habían amplias paradas para desayuno y para el almuerzo, incluyendo siesta. El servicio funcionó hasta eso de 1883 / 86 en que se inauguró la línea de ferrocarril de León a Momotombo, de lo que trataremos más adelante en un próximo artículo.●

ANTROPOLOGÍA



Editor Rigoberto Navarro Genie

Mail: tenamitl@gmail.com

Celular: (505) 8840-6005

La antropología es una ciencia madre inclusiva, con esta visión incluimos en nuestra sección de Antropología: la etnología, la etnografía, la arqueología, la antropología física y la antropología social y la lingüística. Estas diferentes ramas

de la ciencia son importantes para el entendimiento y la evolución de los grupos sociales, por esa razón no establecemos limitaciones relativas a épocas o periodos históricos, anteriores ni posteriores a la llegada de los europeos.

Gracias al aporte de los que se atreven, poco a poco queremos ir construyendo una sólida base de información que retroalimente nuestras raíces y que sustente nuestro futuro.

Debemos comprender que somos un pueblo que está asentado sobre una estrecha franja de tierra, que une un continente y separa dos océanos. Nuestros rasgos socioculturales no están, necesariamente influenciados por un solo lado de los puntos cardinales. A través del tiempo cada una de nuestras culturas ha moldeado sus cambios; porque como dice el escritor y filósofo italiano, Umberto Eco: *“Cada cultura absorbe elementos de las culturas cercanas y lejanas, pero luego se*



Busto antropomorfo con hermoso penacho, colocado sobre una corriente de agua. Procede del sitio Ojochal, Volcán Momotombo. Reproducción en Metal de Aracelly Álvarez

caracteriza por la forma en que incorpora esos elementos. Así Nicaragua, es una república independiente conformada por tres naciones culturales: La fértil región de la costa del Pacífico, Las frescas montañas del Centro Norte y el rico territorio de la Costa Caribe. Cada una con sus propias raíces históricas, sus diferentes tradiciones y sus particulares personajes. ■