

Te cuento, Managua

Victorino K. Quintana C.
CONTINUACIÓN...

Creación del Ferrocarril

Las ironías de la vida: Un Chamorro lo inició y una Chamorro lo liquidó. Antes del ferrocarril las distintas ciudades del país estaban conectadas por medio de diligencias, como las que vemos en las películas del viejo oeste norteamericano.

Hay que señalar también, que el ferrocarril se financió totalmente con los propios recursos de la República, la Nicaragua pobre, maltrecha y codiciada de la posguerra nacional, no pudo hacer un canal interoceánico, pero pudo, sin empresarios extranjeros, hacer el esfuerzo supremo de instalar su ferrocarril y luego mantenerlo.

“Bajo el gobierno del general Pedro Joaquín Chamorro (1875-79), fue emitido el decreto legislativo sobre la composición del río y puerto de San Juan del Norte, y una vía férrea. El decreto fue promulgado el 10 de febrero de 1876 y publicado en la Gaceta de Nicaragua del sábado 7 de julio de 1877. En su artículo primero, dispone que el Gobierno dará principio a la composición del río y puerto de San Juan del Norte, de la manera que estime conveniente, debiendo comenzar esos trabajos dentro del término más breve posible.”

El artículo segundo dice: “También negociará de una manera definitiva o emprenderá directamente por cuenta del Estado, la construcción de un ferrocarril a vapor, de Corinto al puerto más cercano de León en el lago de Managua, pasando por dicha ciudad de León y por la de Chinandega. Este ferrocarril será proporcionado a las necesidades del país y deberá quedar conexas 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 las in-

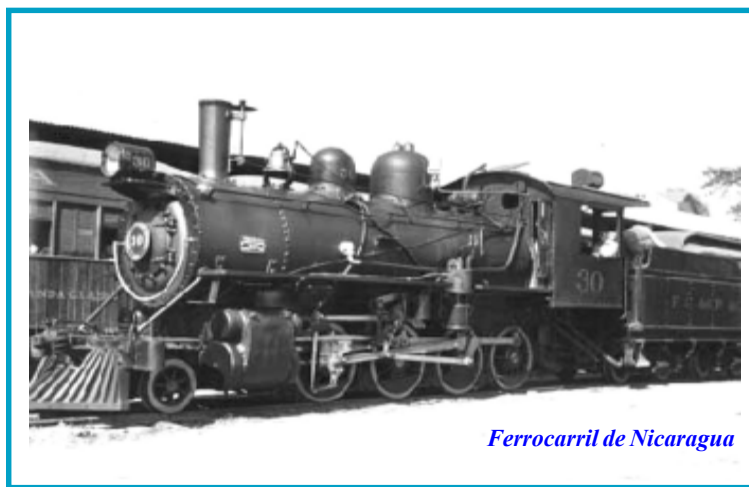
mediaciones de Masaya, o por una vía de igual naturaleza paralela al río Tipitapa, o canalizando dicho río, de manera que en todo tiempo y en toda su extensión tenga por lo menos cinco pies de profundidad, haciéndose la navegación de lago a lago, sin trasbordo”.

Los artículos siguientes establecían impuestos a las exportaciones de hule, cuero de venado, productos manufacturados y a la venta de tabaco. Se disponía la integración al tesoro nacional de todos los capitales en dinero y capellanías que formasen los fondos de Inversión Pública, así mismo de los bienes pertenecientes a las cofradías y archicofradías. Y por último, se autorizaba al gobierno para tomar las rentas generales cuanto fuese necesario para la ejecución de las obras de que trataba la ley.

Se suspendieron los gastos de mantenimiento del camino de las diligencias, que ascendían a la suma de diez mil pesos mensuales y se destinaron dichos fondos al ferrocarril.

“Se desconfiaba en amplios sectores del éxito de la empresa, de la capacidad económica del país para llevarla a cabo, creyéndola poco menos que un ensueño progresista”.

No obstante, se decidió comenzar la obra, con los recursos disponibles en 1878, encomendándose su ejecución al ingeniero Marco Antonio Lacayo, quien de inmediato se empeñó en la obra de desagües y terraplenes. La primera en construirse debería ser la sección Corinto-Chinandega, con un costo de 200,000 dólares. Se pidió a Europa y Estados Unidos el material fijo y rodante para la mitad de dicha sección. Y el vecindario de Chinandega suscribió un empréstito de 16,000 pesos, con interés del uno por ciento para emplearse exclusivamente en el ferrocarril. A poco llegó el material



Ferrocarril de Nicaragua

pedido, consistente en más de 800 toneladas de rieles, clisas, clavos, pernos, tuercas, y además dos locomotoras y material rodante.

Entretanto, se había entrado en arreglos con el ingeniero Norris, quien propuso tomar a su cargo la construcción, a un costo equivalente al estimado, y en octubre de 1879 se firmó contrato con él. El ingeniero Lacayo había construido entre septiembre de 1878 y noviembre de 1880, la sección entre Pasocaballos y Almeya. El trayecto entre Pasocaballos y Corinto fue comenzado por Norris a fines de 1879 y terminado por Sonnenstern, por ausencia de aquél, en septiembre de 1880. El 26 de noviembre llegó a Chinandega la primera locomotora, tras un recorrido de doce millas y media.

El 14 de septiembre de este mismo año, había llegado a Corinto parte del gran puente o viaducto para el estero de Pasocaballos, de 1,350 pies de extensión y 300 toneladas de peso, sustentado por 108 pilotes y 54 vigas transversales, todo de hierro.

El primero de enero de 1881 fue inaugurada solemnemente la vía Corinto-Chinandega, aún sin haberse construido totalmente el puente de Pasocaballos, cuyas partes faltantes no llegaron a Corinto hasta el 5 de agosto de ese año.

El 10 de marzo de 1882 quedó terminado y abierto al tráfi-

co, al pasar por primera vez, a las 2 de la tarde, la locomotora Emilio Benard, en viaje a Corinto. El 9 de junio de 1883 el inspector de Obras Públicas, Ing. Sonnenstern, informa que la línea había llegado a León, cubriendo 25 millas y media desde el punto de partida, y que seguía extendiéndose hacia Pueblo Nuevo y León Viejo.

La línea Managua-Granada, (División Oriental) fue construida toda bajo el gobierno del doctor Adán Cárdenas (1883-87).

El 30 de septiembre de 1884 se inauguró la línea a Masaya, pero no quedó abierta al servicio público hasta el 16 de abril de 1885.

El 1ro. de marzo de 1886 llegó por primera vez el Ferrocarril a Granada, con gran alborozo del pueblo granadino. Y en julio de este mismo año, quedó terminada la prolongación de la vía desde la estación hasta el muelle.

La construcción de la División Oriental se realizó sin mayores dificultades económicas; sólo al contratista ingeniero Norris, se quedó debiendo un saldo pequeño, por el cual aceptó bonos emitidos al efecto.

Se hizo una prolongación con un total de 4,600 pies ingleses a esta División, desde el muelle de Managua hasta la Escuela de Artes, que se transformó en Taller Central.

Continuará...