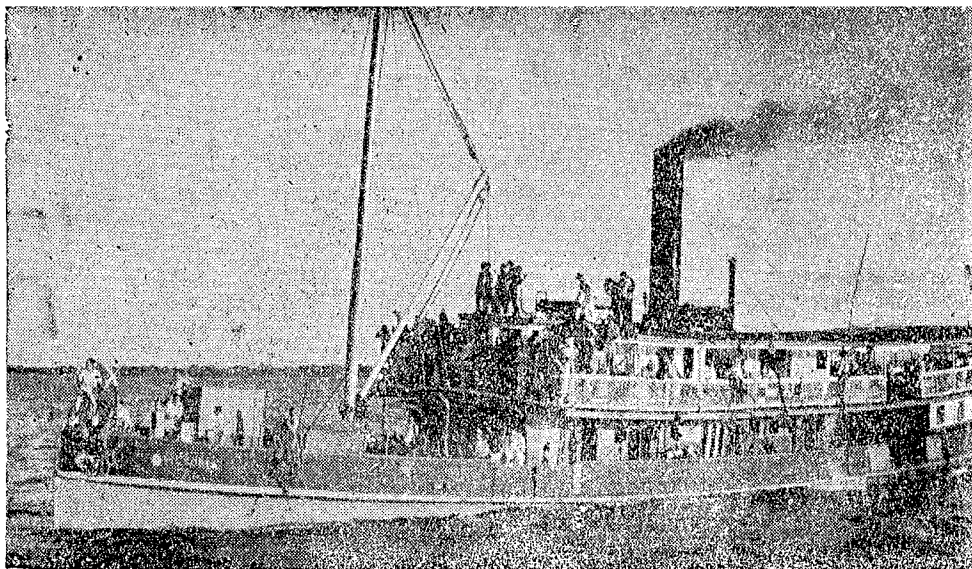


BIOGRAFIA DEL VAPOR VICTORIA

OCTOGENARIO DEL LAGO



Como el primer viaje que hice fuera de mi patria tiene relación con mis conocimientos del vapor "Victoria", principiaré este relato dando detalles de este viaje.

En el año de 1882 surcaba las aguas del gran lago en el tráfico exclusivo a vapor entre Granada y San Carlos el vapor "Coburgo" de la Compañía de Navegación del Lago de Nicaragua y Río San Juan, de la cual era dueño don F. Alfredo Pellas, súbdito italiano, hombre culto, caballero distinguido, muy bien conocido y relacionado en Nicaragua, en donde formó su hogar uniéndose en matrimonio con la señorita Rosa Vivas de distinguida familia de Granada, con quien procreó hijos de valer.

El señor Pellas obtuvo la empresa por cesión que le hizo el señor E. Hollembeck, ciudadano americano, que había obtenido una concesión del Gobierno de Nicaragua, para la navegación a vapor del Lago de Nicaragua y Río de San Juan, la cual fue reno-

vada por el señor Pellas el 16 de marzo del año de 1877, fecha en que fue firmado contrato con el Gobierno para navegar con buques de vapor las aguas del Lago y Río de San Juan.

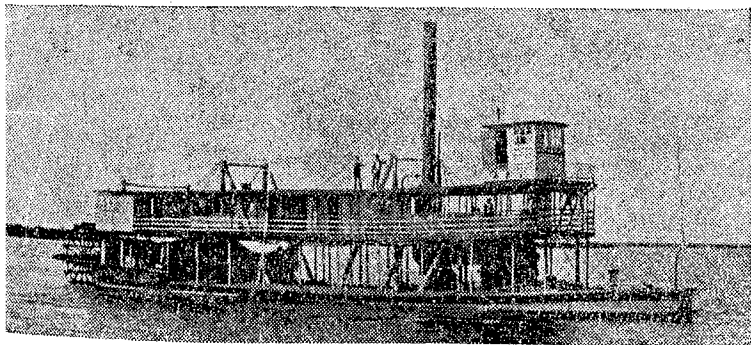
En el mencionado año de 1882 tuvo mi padre que hacer viaje especial a los Estados Unidos acompañando, como médico, a doña Mercedes Barberena, esposa del entonces Presidente de la República, General Joaquín Zavala, para ver si allá podría ser operada con éxito de la grave enfermedad que adolecía.

En el mes de abril de ese mismo año mi padre había trasladado su familia a Rivas, de cuya ciudad era originaria, después de haber residido en Granada durante dos años, en donde yo estudiaba desde el año de 1879, en el colegio que dirigía don Nicolás Quintín Urago, bien recordado y querido director.

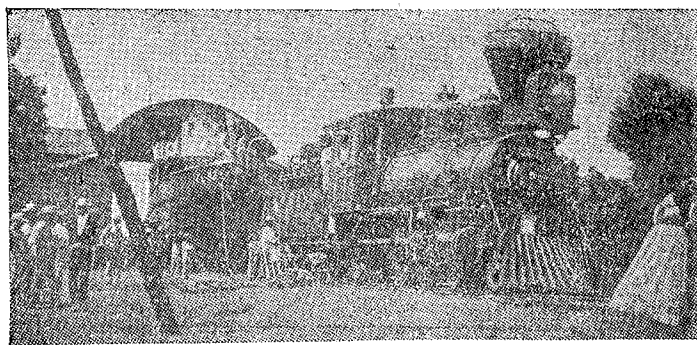
Aprovechando este viaje resolvió mi padre llevarme consigo y dejarme allá a conti-

Vapor de río "Hollembeck".

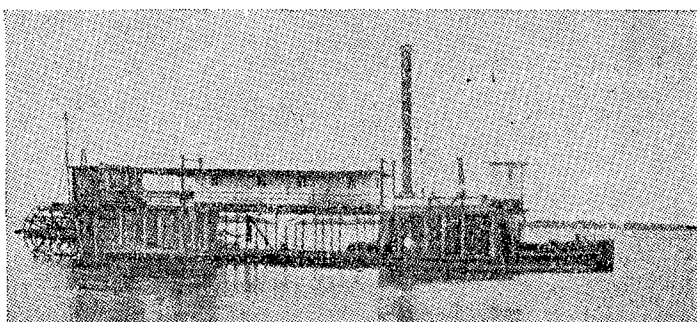
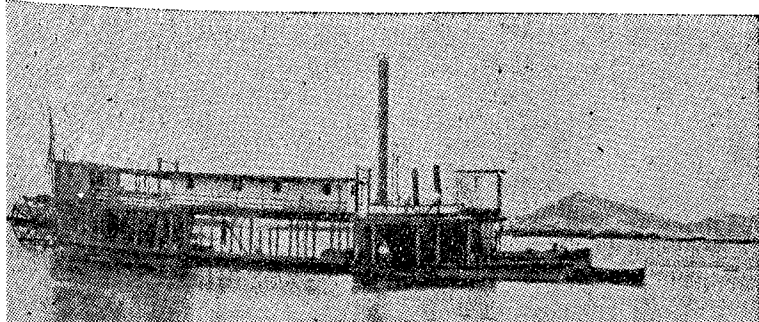
Conducción del "93" a Granada.



Vapor de río "Managua".



Vapor de río "Irma".



nuar mis estudios hasta obtener una profesión. Fueron recomendados a él, para este mismo objeto, mis primos hermanos Filadelfo Abarca Hurtado y Emilio Hurtado Guerra.

Una gran cabalgata de familiares y amigos fueron acompañándonos al puerto y allí nos embarcamos en un bote de vela con dirección a Granada, en donde permanecemos un día solamente, embarcándonos en seguida en el vapor "Coburgo" con dirección a San Juan del Norte y de este puerto a Estados Unidos de América.

Las siguientes personas tomaron pasaje en el vapor con destino a dicho lugar: mi padre el doctor Adán Cárdenas, quien llevaba recomendados a su cuidado a doña Mercedes Barberena de Zavala y sus hijas Mercedes y Amelia, que después se unieron en matrimonio con los señores José Demetrio Cuadra y Luciano Vega respectivamente, María Asunción y también su hijo Víctor, que iba a continuar sus estudios en aquel país, doña Pastora Barberena de Uriza, hermana de doña Mercedes, y los tres jóvenes de Rivas, atrás mencionados; doña Adela Chamorro v. de Zavala que la acompañaba su primo hermano don Dionisio Chamorro O.: don Roberto Lacayo con su señora esposa doña Delfina y el señor Pablo Eisenstuck, quien acompañaba a su nieto Pablo Leal, el Benjamín de los viajeros, en viaje hacia Alemania. También tomaron pasaje en el vapor, varios amigos de la familia del Presidente Zavala, entre los cuales solamente recuerdo al doctor Antonio Zambrana, quien se encontraba en el país en misión especial del Gobierno de Costa Rica y el Lcdo. Salvador Luna, de Masaya y quienes la acompañaron hasta el puerto de San Carlos, en señal de simpatía.

Llegamos a San Juan del Norte después de un viaje feliz deleitándonos con los bellos paisajes que en todo tiempo nos brindaba el río y sus riberas. Poco tiempo permanecemos en este puerto esperando un vapor de la Compañía inglesa la Mala Real que nos llevó a Colón o Aspinwall, como indistintamente se llamaba por esa época este puerto, y no habiendo podido hacer conexión pronta con vapor que nos condujera a Nueva York y el lugar era entonces muy insalubre, optaron todos tomar pasaje en un pequeño vapor italiano que se dirigía a Nueva Orleans. De esta ciudad continuamos todos hacia Nueva York por ferrocarril pasando por Chicago, Detroit, Niágara Falls, en este último lugar pasamos un día conociendo la Catarata y en donde fuimos retratados todos juntos teniendo la catarata por fondo.

Recuerdo con respeto y cariño a todos aquellos compañeros, éramos trece, la mayor parte idos para siempre, quedando solamente vivos en este mundo intranquilo María Asunción, don Dionisio (Nicho) y el que éstas líneas escribe.

Por el mes de Agosto de este mismo año de 1882, encontrándome en Filadelfia, resi-

dencia de la persona a quien era yo recomendado, el señor Henry C. Potter, Cónsul de Nicaragua, llegó a dicha ciudad el señor Pellas, en compañía de los señores Gonzalo Espinoza e Ildefonso Vivas, de Granada, de paso para Wilmington, Estado de Delaware, a recibir un vapor que el primero de ellos había especialmente encargado de construir a la Compañía Pussey and Jones, de esa ciudad, para el servicio de su empresa en el Lago de Nicaragua. Fuimos invitados para ese acto las siguientes personas: el ingeniero civil don Aniceto G. Menocal U.S.N. muy cono- cido en Nicaragua por haber sido un gran partidario de la ruta de canal a través de este país, quien llegó de Brooklyn donde trabajaba en el astillero del Gobierno, el cónsul de Nicaragua Mr. Potter, su hija doña Enriqueta que entonces era casada con don Benicio Guerrero, de Granada, el joven José Víctor Zavala y el que escribe estos recuerdos.

El día señalado temprano de la mañana tomamos el tren para Wilmington situado a poca distancia de Filadelfia, en uno de los muelles de la ciudad encontramos amarrado el vapor, encendidas sus calderas y listo para el viaje de prueba que se verificó navegando por varias millas aguas abajo y regreso en el ancho río Delaware y durante el cual se sirvió una merienda a bordo. El vapor tenía el aspecto de un remolcador, pues carecía de sobre cubierta, y era el "Victoria", llamado o bautizado así por el señor Pellas en recuerdo de una hermana suya así llamada.

A poco de este acontecimiento zarpó el "Victoria" con dirección a San Juan del Norte, adonde llegó por su propio esfuerzo, en una época de copiosas lluvias en la república y de grandes crecientes en el río San Juan, de Nicaragua, por lo que pudo subir los varios raudales del río, también por su propio esfuerzo y entrar satisfecho y orgulloso en su extraño dominio, el "Cocibolca", como le llamaban al lago los originales indígenas, o Mar Dulce, como lo llamó González Dávila, su descubridor, en el año de 1522, en donde el "Victoria" por espacio de 65 años ha sido dueño y señor, con excepción de un pequeño intervalo del que adelante se hará referencia. Ya en su dominio se le hicieron algunos cambios en su estructura agregándole un segundo piso cambiando así de aspecto y más comodidad para pasajeros y se puso al servicio público.

Pasaron varios años y llega el mes de julio de 1890, en el que emprendo mi viaje de retorno a la patria, después de ocho años de ausencia, durante los cuales hice los estudios requeridos para coronar mi carrera obteniendo un diploma confiriéndome un título profesional en universidad técnica. Escogí la vía de San Juan del Norte también para mi regreso y llego a Nueva York a donde me junto y paso unos pocos días con mis queridos y siempre recordados amigos Horacio Lacayo Sacasa y Carlos Alberto Barrios Guerra, estudiantes entonces en aquel país, quienes

fueron a despedirme al muelle donde me embarqué en el vapor "Aguán" pasando en la ruta a muy corta distancia, en bajo mar, del Cayo Roncador, escollo éste en que algunos años después se estrelló éste mismo vapor y fue su tumba. Uno de mis compañeros de viaje era el ingeniero Aniceto G. Menocal, a la sazón Ingeniero Jefe en la construcción del Canal por Nicaragua, que en ese año se trabajaba con empeño, bajo el contrato Cárdenas-Menocal, que el Gobierno de Nicaragua, durante la administración del Presidente Carazo, le había concedido a la compañía y quien poco tiempo después fue mi jefe por algunos meses en esos trabajos.

De San Juan del Norte partimos para El Castillo en vapor de río de poco calado y a corto rato después de haber llegado allí divisamos llegando al puerto fluvial al vapor que nos conduciría a Granada, el cual no era otro sino mi viejo conocido el "Victoria" y fue grande mi sorpresa e inmensa la alegría al distinguir a mi padre entre los pasajeros sobre cubierta que llegaba a encontrarme sin que yo tuviera noticia de ello. Desde entonces acá este "mi viejo conocido" me ha transportado por muchas veces a los principales puertos del Lago: Granada, San Jorge, Moyogalpa, San Carlos, San Miguelito, San Ubaldo y Puerto Díaz. Y ¡cosas del destino! este ya famoso vapor, que a su primer andar conocí, después de muchos años de ímprobo trabajo, vino a estar bajo mis órdenes, durante cuatro años, al ser nombrado en Septiembre de 1924, Gerente General Interino y en propiedad, en Enero de 1925, de la Empresa Ferrocarril del Pacífico de Nicaragua, que abarcaba la línea de vapores del Lago y Río, perteneciente en esa fecha a la República.

En el año de 1889 que se trabajaba en la construcción del Canal por Nicaragua, el señor Pellas dio en arriendo su empresa a la Nicaragua Mail Steam Navigation Trading Co., subsidiaria de la Compañía Constructora del Canal por Nicaragua hasta el año de 1891 que se suspendieron esos trabajos.

Durante la administración del Gral. José Santo Zelaya, el Gobierno de Nicaragua adquirió la empresa de vapores del Lago y Río, por cesión que le hizo el Sr. Pellas en el año de 1905 y quedó bajo la administración del Ferrocarril Nacional.

En Octubre de 1913 el Gobierno de Nicaragua vendió a los banqueros el 51 por ciento de las acciones del ferrocarril y por contrato de 5 de octubre de 1920, aprobado por el Congreso el 7 de Diciembre del mismo año, compró a los banqueros las mismas acciones del Ferrocarril del Pacífico entregando la primera cuota de 300.000 dólares al otorgarse dicho contrato durante la administración del General Emiliano Chamorro. La mayor cantidad en abonos se hizo durante la administración de don Diego Manuel Chamorro, tocándole al Vice-Presidente, encargado de la Presidencia don Bartolo Martínez hacer el último abono en 1924, quedando otra vez la



F. Alf. Pellas.

empresa en poder de la nación.

El vapor "Victoria" tiene 136 pies ingleses de eslora, 28 pies de ancho, seis pies de calado, capacidad para 150 toneladas medida inglesa y comodidad para 75 pasajeros en primer clase y 75 en segunda, dos calderas tipo locomotora de 80 caballos de fuerza cada una, dos hélices. Sus máquinas son del tipo compound muy buenas y su andar es de siete millas por hora, término medio. Durante su larga existencia ha quemado tres clases de combustible para su propulsión, el carbón de piedra para su viaje desde Wilmington, Delaware hasta el Lago de Nicaragua, leña en seguida, por muchos años y petróleo crudo en los últimos veinticinco años o más. Durante este tiempo también, como es natural, ha habido necesidad de hacerle varias reparaciones; la primera vez en el año de 1889, que se intentó la construcción del Canal por Nicaragua; después en 1905 que la empresa ya pertenecía a la Nación y era manejada por el ingeniero Julio Wiest, por contrato con el Gobierno, y por último, en el año de 1920 y parte de 1921, que la empresa era compañía americana, cuyas acciones pertenecían a la Nación y a los Banqueros, y se le hicieron reparaciones tales que al barco casi puede decirse fue reconstruido. Estas reparaciones fueron las de cambiarle todas las planchas bajo de la línea de flotación y la obra muerta de madera, se le instalaron dos nuevas calderas y se le hizo una reparación general a la maquinaria.

En el año de 1893, cuando los partidos históricos, conservador y liberal, se levantaron en armas por asunto reeleccionario contra el Presidente de la República, Dr. Roberto Sacasa, el vapor fue asaltado y tomado por los revolucionarios estando atracado al muelle de Granada, sirviéndoles en el transporte de tropas entre los puertos del lago y durante la revuelta fue encallado en un arrecife cerca de las isletas no lejos de Granada, sin saberse si fue o no fue intencionalmente.

Durante el largo régimen del General José Santos Zelaya, al que por su continuismo se le hicieron muchas revoluciones, fue varias veces asaltado y tomado por los opositores al sistema. En el año de 1897 el "Victoria" fue capturado de sorpresa por los revolucionarios mientras estaba a orillas del muelle de Granada, pero fue en seguida abandonado por haber fallado la toma del cuartel de Granada. En el año de 1903, inmediatamente después de arribar el "Victoria" al puerto de San Ubaldo, en su viaje ordinario y de ser amarrado al muelle, fue asaltado y capturado por el General Emiliano Chamorro y unos pocos revolucionarios, que aparentando unos ser pasajeros y otros escondidos en una bodega, sorprendieron a la fuerte guardia que lo custodiaba; salieron en seguida en busca del vapor "11 de Julio" y al divisarlo ya cerca del muelle de Granada se dirigieron directamente a él abordándolo y llevándolo a remolque a la isla "Zapatera" donde fue remendado y el "Victoria" armado en guerra sin cañones. Esta revolución se llamó la del Lago por haberse poseionado los revolucionarios de las islas Ometepe y Zapatera dominando todo el lago. Poco tiempo después el "Victoria" y el "11 de Julio" sostuvieron combate naval frente a la isla Zapatera con el vapor "93" que el gobierno había trasladado del Lago de Managua al de Nicaragua y el vapor de río "Hollebeck", que aunque solamente calaba dos pies pudo, en tiempo de calma chicha, entrar al lago y navegar en él, sin contratiempo alguno y aun entrar a combate durante el cual un disparo de cañón de éstos cayó sobre órgano vital del "Victoria" dejándolo al garete, por lo que tuvo que rendirse a los contrarios. Es esta la época que atrás he mencionado, el omnipotente "Victoria" perdió, aunque por poco tiempo, su hegemonía en el Gran Lago.

Por el año de 1940 circuló la noticia de que el Presidente General Anastasio Somoza había comprado en los Estados Unidos de América un yate de lujo a un millonario neoyorquino, para su uso particular en viajes a sus haciendas en la isla de Ometepe, que llegaría a Corinto, vía Canal de Panamá, y de allí sería transportado por ferrocarril al Lago de Nicaragua. Más luego se dijo que se había desistido de esa idea por ser el gasto muy fuerte y que llegaría a San Juan del Norte para subir el río San Juan. Así se hizo pero fué tardado el viaje por las dificultades que

se presentaron para subir los raudales y en el de El Castillo, que es el más largo y fuerte, cuentan los exagerados operarios que el vaporcito lo subió fuera del agua en zancos, tardando en este raudal varios meses y en todo el proyecto como un año. El gasto que ocasionó este traslado de San Juan del Norte al Lago de Nicaragua dicen que fue considerable y se cree que fue mayor que el que hubiera costado vía Canal de Panamá.

Ya en el lago circuló la noticia que la empresa del ferrocarril era la verdadera dueña del yate y se le dio el nombre de "General Somoza"; como era de lujo tuvo que ser convertido en vaporcito para pasajeros y de construirle un segundo piso lo que causó que su centro de gravedad se elevara demasiado y lo dejara peligroso para la navegación en lago agitado o borrascoso. Puesto al servicio público jamás pudo competir con nuestro viejo conocido, por su falta de comodidad y otros defectos; era sí más veloz que el "Victoria" pero más pequeño.

Pasaron varios meses y en cierto día que dirigiéndose el "Victoria" en su lento pero seguro andar, en uno de sus viajes ordinarios, hacia el muelle de Granada, y no muy lejos de éste, se aparece el "General Somoza" cruzándosele en frente de su ruta haciéndole piruetas como en son de burla atenido a su mayor velocidad, pero de repente y cuando menos lo esperaba el intruso recibe una arremetida tal del prestigiado viejo que lo hizo llegar al fondo del lago donde permaneció en sepultura acuática por algún tiempo, probándole de esa manera al irrespetuoso burlador que los generales no se deben meter en asuntos de marinería. Fueron traídos buzos y expertos del exterior para sacarlo de su sepultura y el buen viejo, el "Victoria", con toda buena voluntad prestó sus servicios ayudando a transportarlo al hospital (astillero) de la isla Zapatera, en donde se encontró que de los restos poco se podía utilizar.

Conclusión

Precisamente en el mes de Agosto de 1947 se cumplen 65 años que el vapor "Victoria" ha estado prestando servicios inmensos a la Nación en el desarrollo agrícola y comercial entre los departamentos ribereños y con la Costa Atlántica de la República, y en tantos años de activo movimiento no le ha ocurrido accidente fatal alguno, en el desempeño de su cometido, que valga la pena de referirse. Además de sus muchos años de arduo trabajo continúa como siempre dando sus buenos servicios.

¡Bien merece el vapor "Victoria" un diploma honorífico de la Nación!

Y en lo porvenir al hablar o recordar al "Victoria", hay que recordar también al que lo concibió en su mente y lo mandó a construir, a aquel culto y fino caballero que en vida se llamó Francisco Alfredo Pellas.

ADOLFO CARDENAS