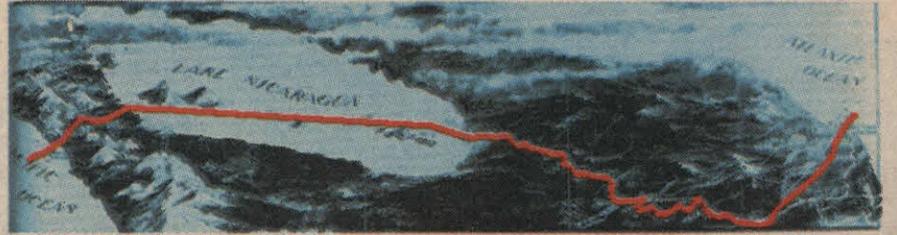


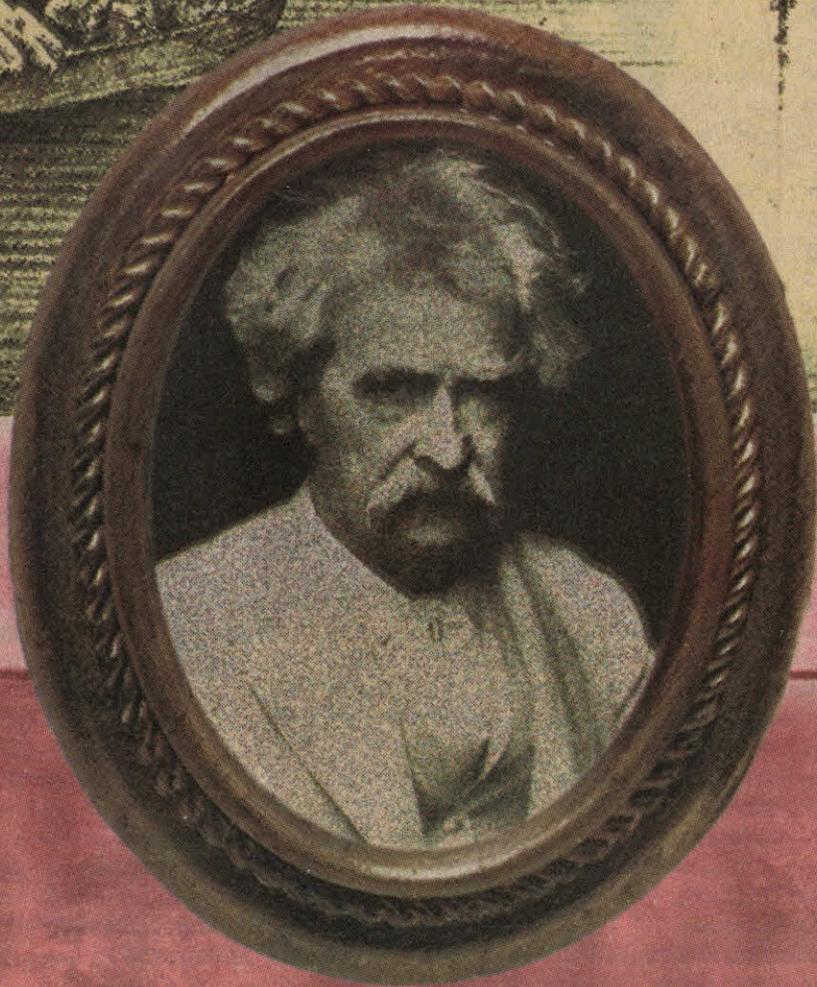
La Ruta del Tránsito

SUPLEMENTO ESPECIAL

LA PRENSA 2 de enero de 1997



*vista
por
Mark
Twain*



Presentación

PEDRO J. CHAMORRO

Este suplemento especial tiene un carácter histórico-turístico cuyo fin es enriquecer la cultura de nuestro pueblo y la visión de nuestro país como destino turístico.

La traducción hecha por Luciano Cuadra de todo el reportaje que hizo Mark Twain a su paso por Nicaragua en la famosa "Ruta del Tránsito" hubiera quedado archivada y olvidada en un boletín de publicaciones que hizo el Banco Central en 1983. La misma visita de Mark Twain a Nicaragua era desconocida para la gran mayoría de los nicaragüenses.

Las bellezas naturales descritas por Mark Twain con lujo de detalles y brillante estilo literario, permanecen incólumes, pese a los 130 años que han transcurrido desde que el joven periodista norteamericano desembarcó en San Juan del Sur.

Para el público norteamericano la pluma de Mark Twain—el primer turista moderno que vino a Nicaragua—era la cámara de video de hoy en día. Tan extraordinaria era su capacidad narrativa y ameno su estilo literario, que sin cámara ni fotografías, quienes lo leían podían vivir sus aventuras desde la tranquilidad de sus hogares.

Para despedirme temporalmente del periodista que corre en mis venas, he decidido hacerlo con este suplemento especial: "La Ruta del Tránsito vista por Mark Twain", que tiene además un carácter conmemorativo de su gira, que tuvo lugar exactamente hace 130 años.

Habiendo recorrido toda Nicaragua para realizar la serie de suplementos especiales turísticos de LA PRENSA que arrancó el 4 de marzo de 1993 con "Ometepe: Un oasis de paz"—que ya es todo un hito en el desarrollo de la Isla—quiero despedirme con la visión de un extranjero, naturalista y también periodista. Así quienes me leyeron, comprobarán que no por ser nica y amar a mi país exageré al describir algunas de nuestras bellezas naturales, como la Isla de Ometepe y el Río San Juan, que también describe Mark Twain en su escrito.

Agradezco a quienes me han ayudado a realizar este suplemento: a Jorge Eduardo Arellano, quien me facilitó la traducción íntegra del reportaje de Mark Twain en Nicaragua, me prestó un libro con extraordinarios dibujos de la época que ilustran este suplemento y escribió la necesaria introducción histórica que publicamos a manera de prólogo.

A Don Luciano Cuadra, quien hace muchos años realizó una magistral traducción; a la delegación de los Compañeros de Las Américas que consiguieron y me enviaron por fax las primeras dos citas del viaje de Mark Twain por Nicaragua, que publicamos recientemente en LA PRENSA.

Al Lic. Carlos F. Pellas, quien me facilitó su preciado libro "Memoria Ilustrada del Gobierno de 1898", donde aparecen algunas de las fotos que ilustran este suplemento y al Dr. Jaime Incer Barquero, quien fue el que me dio todas las luces para realizar el trabajo de investigación que concluye con este suplemento.

Especialmente agradezco a todos los patrocinadores, que a como en otras ocasiones, no han vacilado en apoyarme para llevar a feliz término esta iniciativa.

Ojalá que algún día no muy lejano, la "Ruta de Mark Twain" en su "Divertido resbalón a través de Nicaragua", sea emulada por miles de turistas, que siguiendo sus pasos, puedan compartir sus impresiones al entrar en contacto con nuestras bellezas naturales.

La Ruta del Oro Una introducción necesaria

POR JORGE EDUARDO ARELLANO

Al libro "Travels with Mr. Brown", de Mark Twain (1835-1910), pertenecen las siguientes páginas que fueron traducidas fielmente por Luciano Cuadra.

El libro se copió hasta en 1940, año en que fue editado por los investigadores Franklin Walker y G. Ezra Dane. Se trata de una larga serie de cartas viajeras que el célebre humorista norteamericano publicó en el periódico "Alta California", de San Francisco.

Entre ellas están las dos cartas o reportajes viajeros que se publican en este suplemento especial en las que Twain describe, con lujo de detalles, su travesía desde San Francisco hasta Nueva York, a través de Nicaragua, o mejor dicho, de nuestra histórica Ruta del Tránsito.

Dicha ruta, ya en su ocaso cuando pasó Twain, se remontaba al inicio del "Gold Rush"—o fiebre del oro—del oeste de los Estados Unidos, que el 27 de agosto de 1849 había producido un contrato para abrir una ruta interoceánica a través de Nicaragua. David L. White—representante de una compañía privada—y el gobierno nicaragüense, encabezado por el Director Supremo Norberto Ramírez, lo firmaron. White era Coronel, y su compañía "American Atlantic and Pacific Steamship Canal Company", la integraban Cornelius Vanderbilt—su principal socio y el segundo hombre más rico de los Estados Unidos—su hermano Joseph y otros.

De acuerdo al contrato, la compañía tenía el derecho exclusivo de construir un canal y explotar la ruta de pasajeros hacia California, en vista del empuje hacia el oeste de los Estados Unidos y la obtención de nuevos territorios en la costa del Pacífico.

La Compañía Accesoría del Tránsito

El trabajo de conducir pasajeros fue asignado a la Compañía Accesoría del Tránsito (o Accessory Transit Company), la cual era derivada de la primera, pero independiente. Por ella, Vanderbilt tendría el monopolio de la navegación por barcos

de vapor por el Río San Juan y el Gran Lago de Nicaragua, a cambio de entregar al gobierno de Nicaragua diez mil dólares anuales más el 10% de las utilidades.

El astuto y emprendedor financiero, entonces de 55 años, ofrecía una ruta más corta, barata, segura, cómoda y saludable que la de Panamá, controlada por la Pacific Mail Steamship Company, cuyos vapores entrelazaban las dos costas del istmo panameño, cobrando 600 dólares; en cambio, Vanderbilt cobraba 300 por pasaje de primera y 180 por el de segunda en la Compañía Accesoría del Tránsito.

En los vapores de su línea naviera, los pasajeros iban de Nueva York y Nueva Orleans, hasta San Juan del Norte, puerto de Nicaragua en el Atlántico; allí tomaban vaporcitos fluviales en los que remontaban las 120 millas del Río San Juan

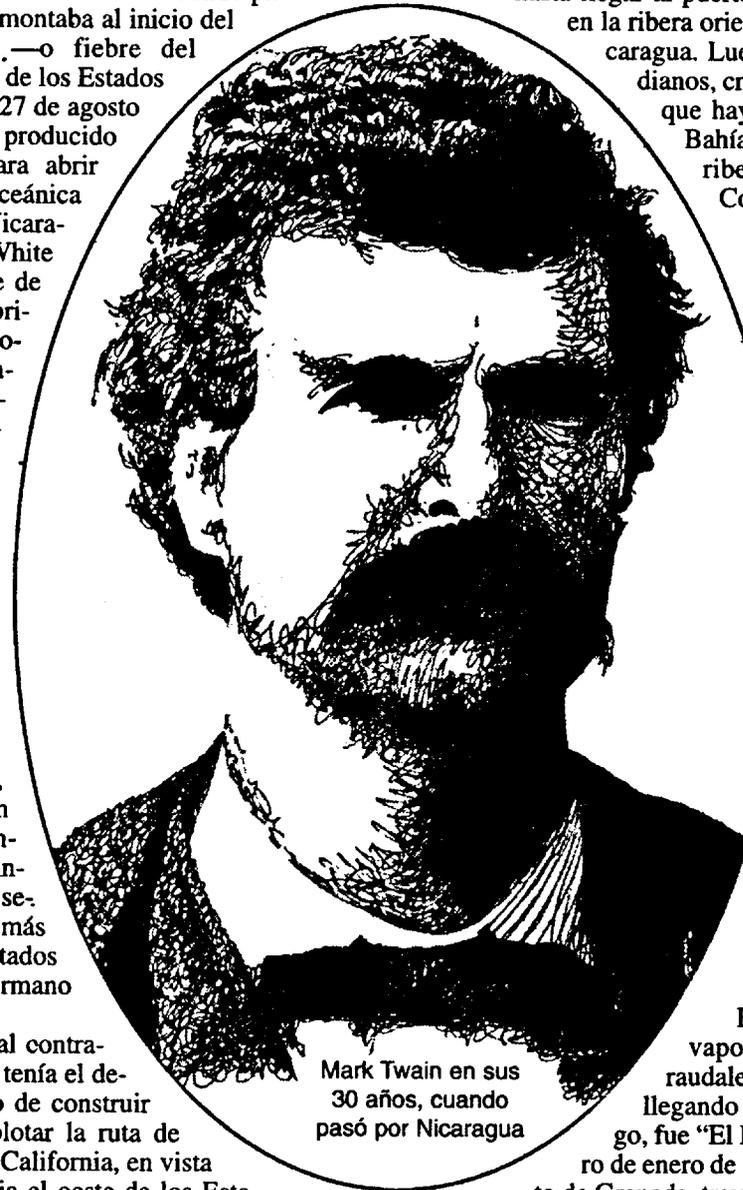
hasta llegar al puertecito de San Carlos, en la ribera oriental del Lago de Nicaragua. Luego, en vapores medianos, cruzaban las 55 millas que hay desde allí hasta la Bahía de La Virgen, en la ribera occidental del Cocibolca.

La etapa final—de La Virgen a San Juan del Sur—se hacía en mula, a pie o en diligencias tiradas por mulas o bueyes. Mark Twain realizó este viaje de 12 millas en tres horas y media en una diligencia sucia y despinada, pero en el sentido inverso, es decir, de San Juan del Sur a La Virgen, y describe el viaje como "un divertido resbalón a través del istmo".

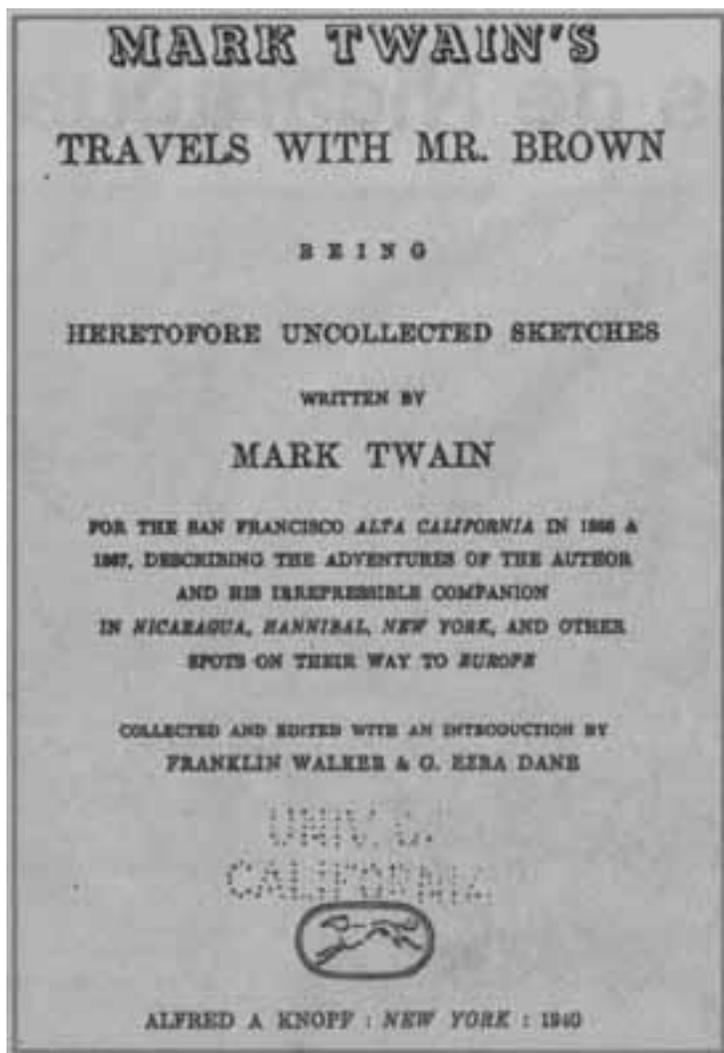
Llega el primer vapor al Lago

El primer barco a vapor que superó los raudales del Río San Juan, llegando a las costas del Lago, fue "El Director". El primero de enero de 1851 arribó al Puerto de Granada, trayendo a bordo al Coronel White.

Con capacidad para 250 personas "El Director" provocó un generalizado optimismo. Poco después de su arribo—informó el Prefecto Fermín Ferrer—la población entera de Granada se agolpó a las márgenes del Lago, y con un vértigo



Mark Twain en sus 30 años, cuando pasó por Nicaragua



Portada del libro "Mark Twain's travels with Mr. Brown", publicado en 1940, donde aparecen las dos cartas (reportajes) que Mark Twain escribió sobre Nicaragua.



Dibujo del Volcán Concepción, visto desde la Bahía de La Virgen, puerto lacustre que fue parte integral de la "Ruta del Tránsito" en Nicaragua. Aquí comenzaba el camino del tránsito de tan sólo 12 millas hasta el Puerto de San Juan del Sur, en el Pacífico. Aquí se embarcó Mark Twain rumbo a San Carlos.

de alegría conoció, por primera vez, este mecanismo ingenioso desarrollado en el presente siglo". Aludía, naturalmente, al barco de vapor o de ruedas. Antes de 1849, la navegación en el Lago de Nicaragua se hacía exclusivamente por medio de embarcaciones de vela.

Veinticinco días más tarde, Cornelius Vanderbilt se dirigía desde Granada al Director Supremo Ramírez, para informarle el motivo de su presencia: la comprobación de que el istmo nicaragüense constituía "la vía mejor y más susceptible del canal" y del tránsito. Así lo ratificó el periódico "Correo del Istmo" al detallar que por la misma ruta, sólo en la tercera semana de enero de 1851, pasaron unos 500 pasajeros. Vanderbilt, quien se hallaba en Rivas, había llegado a San Juan del Norte en el vapor de su propiedad "Prometheus". Su "Accessory Transit Company", en consecuencia, fue inaugurada con un viaje que, partiendo de Nueva York, concluyó en San Francisco de California, el 30 de agosto de 1851.

En total, de 1851 a 1857, transitaron por la Ruta de Nicaragua del Atlántico al Pacífico, 56,812 pasajeros; y del Pacífico al Atlántico, 50,803.

El oro en California favoreció, temporalmente, la economía del país. La población minera de aquella región, no pudiendo encontrar lo necesario para alimentarse, hizo que vinieran a nues-

tras costas barcos en busca de víveres. Sólo en 1850 por el puerto de El Realejo se exportaron 16,000 quintales de maíz y 14,000 de arroz; 11,992 galones de miel de abejas, 80,000 varas de tablas de cedro y 110,000 puros, entre otros artículos. Pero la presencia de la "Accessory Transit Company" sería fatal. "Se mete en todo el tránsito sin respetar la ley", denunció un ciudadano de Rivas que sería presidente: Evaristo Carazo. En última instancia lo demostraron los hechos, estimuló el filibusterismo.

En octubre de 1851 se dio en San Juan del Sur un conato de filibusterismo dirigido por Mr. Clain, uno de los tantos desafortunados aventureros que cruzaba por la Ruta del Tránsito. En junio de 1852 la Compañía Accesoría del Tránsito repartió dividendos a sus socios sin deducir el 10% que correspondía a Nicaragua; en realidad, nunca lo pagó, pese a los intentos de arreglo del Presidente Don Fruto Chamorro. Y en 1854, la misma compañía de Vanderbilt reconoció al gobierno revolucionario de León —durante la guerra civil que estalló ese año— y en 1855 sirvió de infraestructura a la usurpación filibustera de William Walker.

Según David I. Folkman, la intrusión walkerista impidió que la Ruta de Nicaragua superara a la de Panamá, fortalecida en 1855 con la inauguración del

primer ferrocarril interoceánico del continente. "Una administración exitosa — asegure— hubiera dado mucho dinero al fisco nicaragüense y el contrato no hubiera sido anulado... siete años de disputas mediaron hasta que la ruta — en 1864— pudo volver a ponerse en pie. Pero era demasiado tarde para que recobrara el vigor original".

La llegada de Mark Twain

Es en ese momento, el 29 de diciembre de 1866, arriba al Puerto de San Juan del Sur, en el Pacífico de Nicaragua, un joven de 31 años que entonces era Samuel L. Clemens, conocido posteriormente como Mark Twain, a quien lo sorprende el año nuevo de 1867 — hace exactamente 130 años— navegando por el Lago de Nicaragua de La Virgen a San Carlos.

Twain había sido piloto desde los 12 años en el Río Misisipí y cuando vino a Nicaragua no había publicado ningún libro. Apenas escribiría en 1867 "The Celebrated Jumping Frog" (La rana saltarina del Condado de Calaveras).

El viajero, de cuyo estilo vivo, directo y oral procede la narrativa norteamericana moderna, cruzó en diligencia la carretera del Tránsito —o sea, la estrecha faja del Istmo de Rivas—, para llegar al pequeño embarcadero de La Virgen.

Allí tomó el vapor "San Francisco"

de la Compañía Accesoría del Tránsito, en el cual surcó el Gran Lago de Nicaragua el primero de enero de 1867, arribando a San Carlos 14 horas después, el 2 de enero. Luego bajó por Río San Juan recorriendo sus 120 millas hasta llegar a otro puerto y bahía en el Atlántico: San Juan del Norte. De allí Twain transbordó a otro vapor más grande que lo llevó a Nueva York.

Twain describe las peripecias e impresiones de su viaje por esta ruta, en buena parte paradisíaca, cuando el cólera azotaba a nuestro país, pero ni esa amenaza, ni el rudimentario menú de los vapores, pudieron opacar su humor y sensibilidad ante la belleza del paisaje nicaragüense.

Por lo demás, el personaje Mr. Brown, que continuamente alude Twain en sus dos cartas es ficticio, creación del autor, y los datos históricos que aporta son numerosos y valiosos. Entre ellos cabe citar el consumo ya desarrollado del café, y la fluida circulación de la moneda norteamericana, ambos fenómenos impulsados por la Ruta del Tránsito.

En fin, considero un acierto la difusión de estos párrafos de Mark Twain desconocidos para el gran público, los que sin duda despertarán gran interés. dada la calidad literaria transmitida con fidelidad magistral por su traductor, Luciano Cuadra.

Divertido resbalón a través de Nicaragua

POR: MARK TWAIN

(Traducción: Luciano Cuadra)

CARTA IV

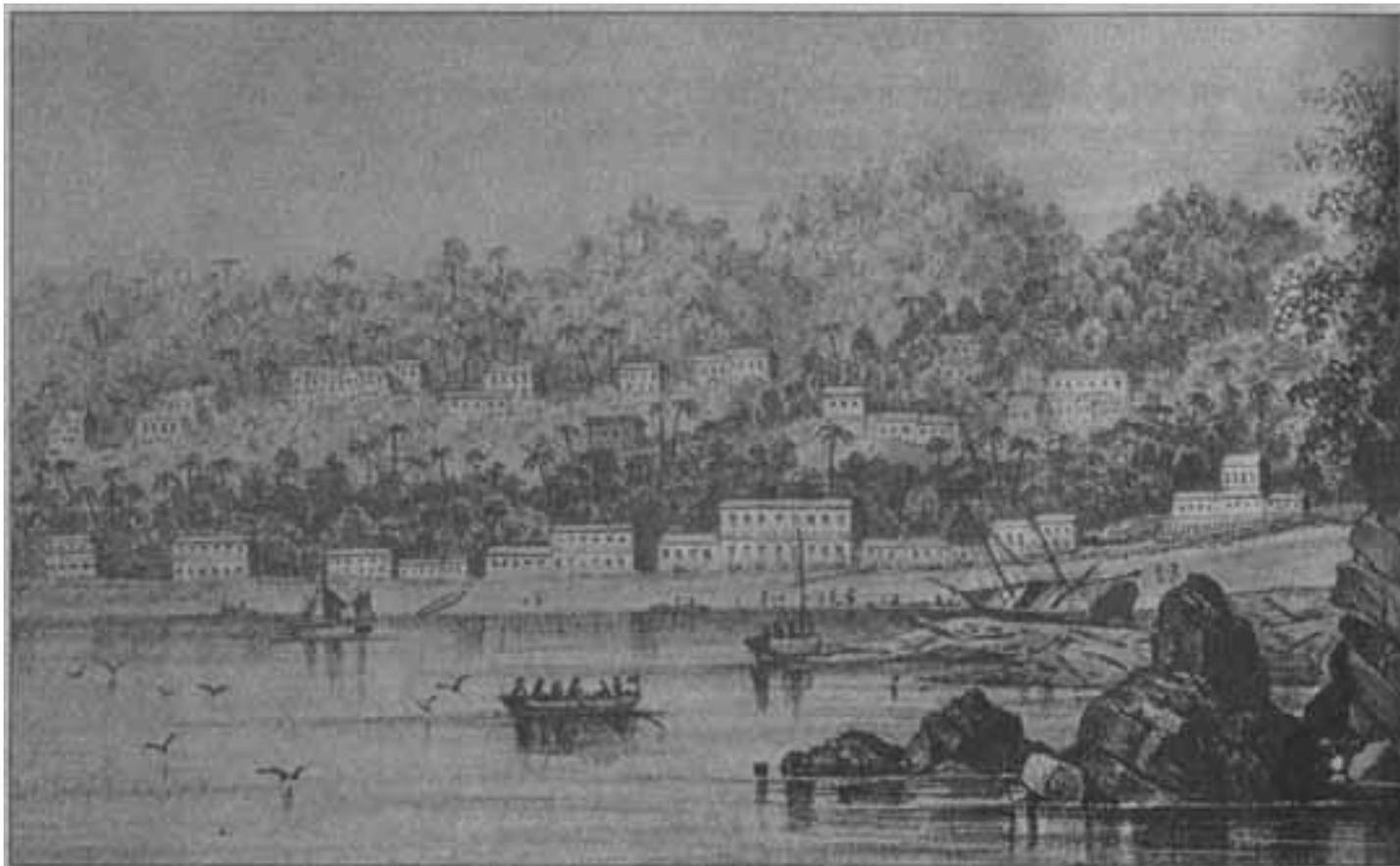
San Juan del Sur y el cólera

29 de diciembre de 1866. Todo viaje por mar tiene algún día que terminar. Estamos en la bahía de San Juan del Sur en donde dejaremos el vapor para cruzar el istmo; pero no será hoy. A bordo habían puesto un cartel con la noticia de que el cólera morbus estaba haciendo estragos entre los pasajeros recién llegados de Nueva York vía San Juan del Norte, por lo que se nos prohibía desembarcar. Y para los ojos de algunos de nosotros hartos ya de ver sólo mar y cielo, nunca unos verdebrillantes cerros de enfrente fueron más bien vistos, más encantadores, tan hermosamente amenos, como aquellos que veíamos allí no más, a sólo un tiro de pistola. Pero es la ley la que ha hablado, y la mitad de la familia de a bordo se ha quedado mirando ansiosamente a tierra, o bien comenta recelosa la noticia mientras la otra mitad está en la sala de popa cantando en alboroto igual que una pandilla de alocados colegiales.

En Tierra

San Juan del Sur. Mientras pasábamos la noche anclados en la bahía de San Juan del Sur, llevaron en lanchones nuestro equipaje a tierra, y por la mañana desembarcamos. Componíase entonces el puerto de unas pocas destartaladas casitas de madera —allá las llaman hoteles— enclavadas entre el lozano verdor del pie de los pintorescos cerros que atalayan la bahía. En donde pisamos tierra se apiñaban caballos, diligencias y sanjuaneños semidesnudos, con machete de dos pies de largo y un palmo de ancho fajados a la cintura. Pensé al principio que serían soldados, pero no, eran simples paisanos. Por la playa deambulaba una mujer blanca, mugrienta y harapososa, para quien la vista de nuestro barco debe haberle parecido una visión del paraíso, porque en el puerto un cargamento entero de pasajeros llevaba ya quince días de exilio a causa de la funesta ineptitud de un hombre: el agente de la compañía de vapores en el istmo. Este sujeto había despachado un vapor vacío a San Francisco, cuando muy bien sabía que esta multitud era esperada en San Juan del Norte. Ahora terminarían su viaje en nuestro barco.

Los de nuestro grupo —lo habíamos



Vista panorámica de la bahía de San Juan del Sur. Por la derecha salía el camino de "El Tránsito" que tomó Mark Twain a bordo de la más confortable diligencia el 31 de diciembre de 1866, rumbo al puerto lacustre de La Virgen.

organizado la noche anterior— que fuimos los primeros en desembarcar, teníamos derecho a escoger la diligencia en que haríamos el viaje de doce millas que hay de San Juan del Sur a La Virgen, puertecito del Lago de Nicaragua. Algunos de los caballos y de las mulas —que eran muchas por cierto— parecían buenas bestias; pero si entre las diligencias había alguna que fuese mejor que otra, y especialmente entre los esperpentos que tiraban de ellas, la diferencia era mínima. Nunca vio nadie arneses como esos ni mulas semejantes, ni tales cocheros tampoco. Individualmente eran ridículos, y en conjunto también. Y el tan sólo ver las atroces cholladuras de los lomos de esos pobres animales que los dilapidados arneses les habían machacado y acuchillado, era para enternecer al corazón más duro.

Nos metimos en una de las más grandes diligencias de un rojo desteñido (carromatos para cenagales llamamos a eso en nuestras montañas), tirada por cuatro caballos cholencos, y partimos para La Virgen. El cochero comenzó de inmediato a sacudirlos y apalearlos y también a maldecirlos como loco furioso en un inmundo español, y así fue a todo lo largo de aquellas doce millas de linda, plana y pareja carretera durante las tres horas y media que duró el viaje. Allí envidia-

mos a los que no estando incapacitados pueden montar a caballo.

Pero siendo el nuestro un grupo alegre no hicimos más que guasear. Lo primero que las mujeres notaron apenas perdimos de vista el mar y torcimos internándonos en un tupido follaje empapado de rocío y bajo árboles selváticos, fue un "¡Qué precioso chiquillín! ¡Ay, miren que amorcito más l-i-i-i-n-do!". Era un churretos y anémico mocoso que hacía tortas de lodo frente a un rancho desierto. Y la primera cosa que los hombres vieron fue, pero sin saber qué cosa era: un mojón tal vez, una cruz, o quizá la modesta lápida de algún desventurado aventurero americano. Pero no, no era nada de eso; al acercarnos vimos clavado en un árbol un letrado que decía: "¡Compre una camisa Ward!". Era, pues, simplemente uno de esos abusos en que se refocilan los mercachifles de mi tierra dueños de la camisería de esa marca. Y pensar que gente como esa invade los lugares más sagrados con sus anuncios canallas para desnaturalizar los paisajes en que uno podría extasiarse. Cuando algo sublime pulsa las fibras de nuestra sensibilidad, esa gente hace chacota. Sé que si yo estuviera ante la majestuosa cascata del Niágara y sintiera su diáfana llovizna atomizada empaparme la cara, y escuchara su fragorosa voz, mi pecho

se hincharía de noble inspiración para exclamar: "¡Oh, grandiosa, sublime, magnífica...!", para enseguida ver un prosaico anuncio enfrente que diría: "hay trabajo en el algodonal de Fulano". Pero, con todo, me encantaría la vista. Bueno, ¿y qué más da?

La Caravana

El brillante y fresco verdor del campo, la dulzura y suavidad del aire (había caído un aguacero poco antes de nuestra partida), el interés que despertaban de nuevo pájaros, árboles y flores, la sabrosa y nueva sensación del balanceo y el traquetear de la diligencia, todo ello tan gozoso y agitado —si lo comparamos con aquella ya lejana e insípida monotonía a bordo de un barco que navega en un mar sin orillas— llevó a nuestro grupo a tal punto de entusiasta ebullición que me parecía increíble fuera ahora así viajando con los mismos badulaques de antes. Ruego me perdonen las damas, y hasta los caballeros también. Todos estaban de acuerdo con aquel "slogan": "la ruta de Nicaragua para siempre jamás". (Antes acostumbraban cada uno o dos días, y después día de por medio, maldecir la ruta de Nicaragua por los siglos de los siglos. Así son los viajeros en todas partes del mundo).

Cada doscientas yardas pasábamos

FELIZ Y PROSPERO
1997



Flor de Caña

El Ron de Nicaragua

CIEN AÑOS CON EL ESPIRITU DE LA EXCELENCIA



Oficinas de la Compañía Accesoria del Tránsito, en La Virgen.

Divertido resbalón...

ranchitos con ventas atendidas por muchachas de pelo negrísimo y relampagueantes ojos, que de pies ante las bateas nos miraban pasar en actitudes como de agraciada indolencia —chavalas éstas de color de vaqueta— y vestidas siempre lo mismo: una sola bata suelta de zaraza con estampados chillones, recogida arriba de los pechos —los que cuando de jóvenes son bien turgentes— y de volante frunciendo. Tienen dientes blancos y caras bonitas de sonrisa ganadora. Son virtuosas en la medida de sus luces, pero me temo que sus luces sean un tantico apagadas. Vimos dos de estas muchachas que eran en verdad muy lindas. ¡Ah, sus ojos líquidos de mirada opiácea; aquellos labios carnosos!, su abundoso pelo liso y satinado; ¡y qué decir de su arribadora prestancia incendiaria!, cuán llenas de gracia, y ¡qué curvas tan voluptuosas!, y ¡con tan pocos trapos encima...!

—Sí, pero no más tantee usted a una de esas potranquitas ofreciéndoles un peine fino para los piojos...

Esta pesadez la soltó Brown a quien desterramos en el acto. Este hombre no se conforma con sólo mirar lo que es atrayente; siempre ha de salir con alguna patochada para estropear todo lo que ve.

Estas doncellas achocolatadas venden café, té y chocolate, bananos, naranjas, piñas, huevos cocidos, guaro aborrecible, mangos, jícaras labradas, y hasta monos; y los precios son tan módicos que, a pesar de órdenes y convenciones en contrario, los pasajeros que en el vapor venían en tercera se atiborraron de toda clase de bebidas y comidas. Ellos, con el cólera que te-

níamos a la vista, pagarían pronto con la vida. El camino era suave, plano y sin lodo ni polvo, y el paisaje ameno, aun cuando no llegaba a maravillar. Muchos árboles floridos hermozeaban la vista. No faltaba, pues, la vegetación, y a veces nos llegaba una fresca brisa impregnada de fragancias exquisitas. Pasamos dos o tres lomas altas de la más blanda y verde hierba, paisaje que los ojos nunca se cansarían de admirar. A ratos cruzaban el cielo pájaros de quimérico plumaje, y del bosque salían de cuando en cuando gratas melodías. Pero los monos eran los que más llamaban la atención. Todo mundo allí quería ver un auténtico monito pirueteando en las ramas de sus nativos lares. Nuestro interés en las muchachas fue poco a poco decayendo; los pájaros, los jicarales con sus globos de jade que parecían frutas; aquellos grandes y curiosos nidos en los árboles que nos dijeron eran “casas” de comején; los limoneros, y hasta una singular especie de bejuco llamado matapalos, largo, delgado y verde, que sube hasta las copas de los gigantes árboles y les ciñe sus troncos y sus ramas, y los ahoga enrollándose en ellos en un mortífero abrazo vegetal, como si fuera una fea serpiente sin fin. Pero jamás el grupo se cansó de aplaudir al monito montaraz, motivo siempre de curiosidad y gozo.

Carnaval en el Camino

Los cuatrocientos viajeros que éramos, unos a caballo, otros en mulas y otros más en diligencias tiradas por cuatro mulitas, formábamos la más bizarra, astrosa y extraña comparsa que yo jamás hubiera visto. Aquello me recordó las fantásticas carnaladas con que en el oeste se celebra el cua-

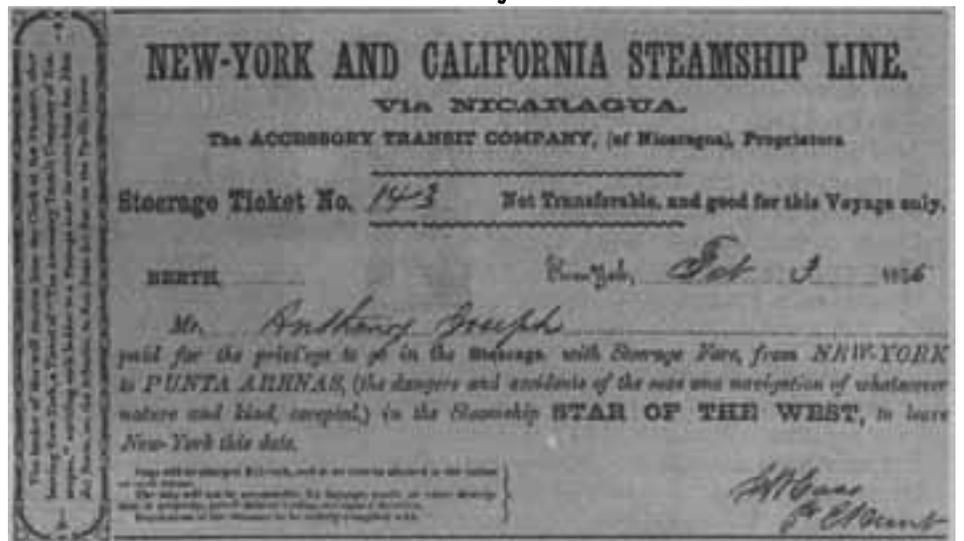
tro de julio, o aquel martes de carnaval en Nueva Orleans. Los pasajeros de tercera iban casi todos en mulas, con sus abrigos, sacos ahulados y frazadas en continuo bamboleo sobre los faldones de las albardas. De éstas algunas eran nuevas y buenas, pero las había también que ya eran sólo piltrafas. Entre los doscientos cincuenta jinetes no había doce que pudieran llamarse tales, pero todos parecían considerar que siendo las bestias propiedad de la Compañía del Tránsito, era su forzoso deber —de serles posible— matarlas, y ciertamente que parecían empeñados en hacerlo. Como aquellas carreras y gritolera, y apaleadas y riendazos y espueleo, y el zangoloteo de motetes, más el aletear de las albardas, y aquel frenético desbarajuste del atajo de mulas y caballos, más los nalgazos en sube-y-baja de los montados, con el enorme tropel de “amansadores” de bestias y los bandazos y embestidas de las diligencias en el centro de semejante maremágnum, como todo aquello, digo, fue algo que jamás vi antes. Y nunca gocé tanto como en aquel memorable día.

Y nunca tampoco vi, como esa vez, la ecuanimidad de Mr. Brown tan alterada. Nuestro filósofo había recibido en San Francisco el encargo de atender a una viuda con tres niños y su niñera. Durante todos los días del viaje se había visto obligado a bajar a la pestilente bodega del barco a revolver y alzar montones de baúles de otros pasajeros y rebuscar entre ellos el de la señora para sacar una camisa de Johnny, o un babero para Tommy, o bien un chal de la mamá o de la criada, y hasta tal vez un pañal para el tierno. Pero bien, todas esas frías fueron nada comparadas con las contrariedades que sufrió cruzando el istmo de Rivas. Tuvo que cuidar de esa pequeña tribu cuando iba montada, y a fin de que siempre estuviera junta en la confusión de la cabalgata, rabiato las cinco mulas en fila enrollando el

bozal de una en la cola de la otra. El iba adelante de la familia en su caballo con el tierno en brazos; le seguía la señora y los otros dos niños, y la criada por último. Era aquel un espectáculo comiquísimo. Sin embargo, todo iba saliendo bien hasta el momento de la partida cuando a la mula de nuestro filósofo se le antojó iniciar un bailongo. Brown trató de sujetarla un momento con una mano, y en un abrir y cerrar de ojos se pasó al niño debajo del sobaco izquierdo, y con ambas manos tiró de las riendas para atrás. La maniobra le salió bien, pero el grupito de que venimos hablando se metió en la comparsa como el viento causando el asombro de todos, y muchos los recibieron con palmadas y risotadas. De trecho en trecho la mula de Brown se paraba a corcovear, y luego los otros animales se enredaban en un imposible enmarañamiento de patas y mecates. Claro que aquí Brown tenía que soltar un instante al tierno y reacomodárselo enseguida. Renegaba el hombre como un condenado (pero a la sorda) y sudaba como un negro. La caravana entró al final a La Virgen, pero aún antes de llegar ya todos se habían metido en el vaporcito. Los animales, por fin, respiraban en sosiego; todos con la cabeza gacha, y era difícil decir quiénes estaban más cansados y tristes, si ellos o los jinetes. Aquello era como un cortejo fúnebre embutido en la turbulenta hilaridad de aquel gentío desembarcado del vapor.

La Calma

Alojados ya en el barco, nos sentamos bajo el toldo y comenzamos a almorzar. Fumamos, escribimos las notas de nuestro alegre resbalón a través del istmo, compramos hermosos bastones de caoba hechos por los nativos, y por fin quedamos abstraídos contemplando los rizos de las aguas del Lago de Nicaragua y los dos majestuosos conos volcánicos que surgen de las profundidades azules y entapan sus verdes cumbres entre nubes.



Boleto de una vía a California, emitido en Nueva York el 3 de febrero de 1856, por la Compañía Accesoria del Tránsito.

Sólo



CREDOMATIC

le da

CREDOPUNTOS

2 veces por la misma compra.

Uno: Puntos para la RIFA de la 4 RUNNER y 4 motos



Distribuye Casa Pellas

1 punto
por cada
CS 200 de compra
o su equivalente
en dólares

Automáticamente
la computadora
le asigna sus
puntos



Dos: Puntos para ganar viajes y artículos

1 punto
por cada
US\$ 1 de compra
o su equivalente
en cordobas



Artículos del Hogar



*Boletos a Miami
Orlando y Paris*

Necesita
inscribirse
llamando al
tel. 278-0500



CREDOMATIC

La Tarjeta Mágica ...Punto!

Divertido resbalón...

Carta V

Vapor "San Francisco", día de Año Nuevo: los Volcanes Gemelos

Del centro del hermoso lago emergen dos maravillosas pirámides arrojadas en un verde fresco y suavísimo, veteadas sus faldas de luces y de sombras; sus cimas perforan las errabundas nubes. Parecen los volcanes apartados del vértigo del mundo, tan tranquilos así como están, inmersos en sueño y en reposo. ¡Qué bien se podría vivir en sus boscosidades, en sus laderas bañadas de sol, y sus aireadas cañadas después del fatigoso trabajo diario, lejos de la ansiedad y el desasosiego de un mundo estrepitoso y agresivo! A estos volcanes no se les ve basamento, pues surgen abruptamente del agua. Por ningún lado se les ve hinchazones ni resaltos; son bien proporcionados y simétricos, de aristas lisas. Uno tiene 4,200 pies de altura y el otro alcanza 5,440, pero como están bastante separados parecen idénticos. Un extraño les pondría igual altura, hay quienes dicen que se alzan 6,000 pies, y así parece. Aun cuando en el cielo no se ven nubes, en sus crestas hay siempre algunas en las que se embozan majestuosamente, ambos están apagados, de suerte que su suelo de lava desintegrada es muy fecundo. Hay en ellos muchas haciendas de ganado, de granos básicos, de café y de tabaco. Su delicioso clima es el más saludable del istmo.

Sandwiches, etc.

El vapor comenzó a cruzar el lago a las 2 de la tarde, y a las 4 de la mañana del siguiente día entramos en San Carlos. De aquí fluye el Río San Juan



Muelle de chiqueros, en la bahía de San Jorge en 1897, con el vapor Victoria atracado al final.

hacia el Atlántico (cien millas en doce horas) a no muy grande velocidad que se diga, pero la navegación es cómoda.

Allí cambiamos a un cascarón de vaporcito con ruedas de paletas en la popa, largo y de dos cubiertas sin camarotes ni tabiques divisorios, todo al raso, con nada que obstruya la vista como no sean los delgados parales que sostienen el toldo. Y partimos río abajo sobre la ancha y bella corriente en la gris alborada de una apacible mañana de verano.

Desayunamos a las ocho. En el vapor del lago nos sirvieron té o café y

sandwiches de dos rebanadas de pan y una de jamón en medio. En este vaporcito nos dieron café o té y sandwiches de una rebanada de jamón entre dos rebanadas de pan. Nada como la variedad...

Al poco rato todo mundo iba absorto en la contemplación del panorama de las riberas: árboles como cipreses unos, otros enojados de vistosas flores; descomunales árboles emplumados de helechos, y cactus gigantescos; macizos de bambúes; en fin, toda clase de árboles y arbustos enmarañados entre intrincados bejucales. De tanto en tanto un claro deja ver la alfombra

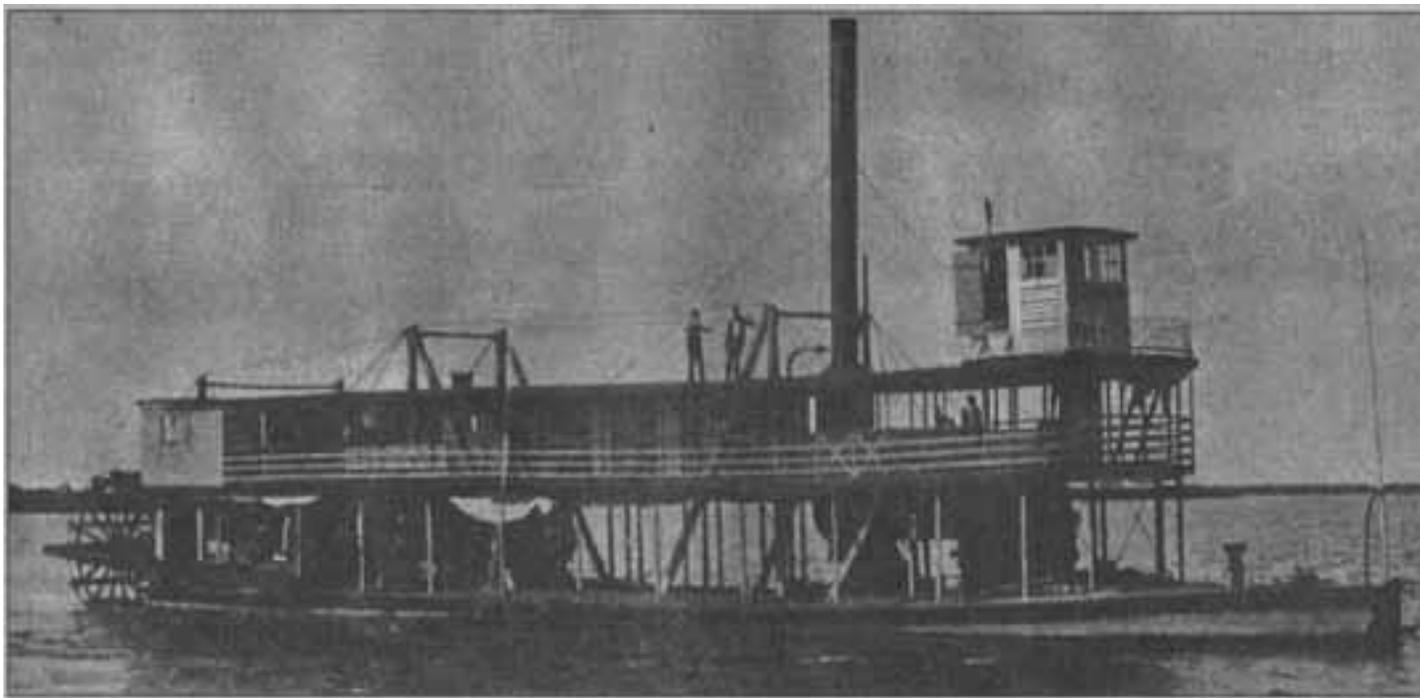
de yerba verde que se interna en la selva y que palmo a palmo se adelgaza hasta cerrarse del todo.

Tumba de un vaporcito

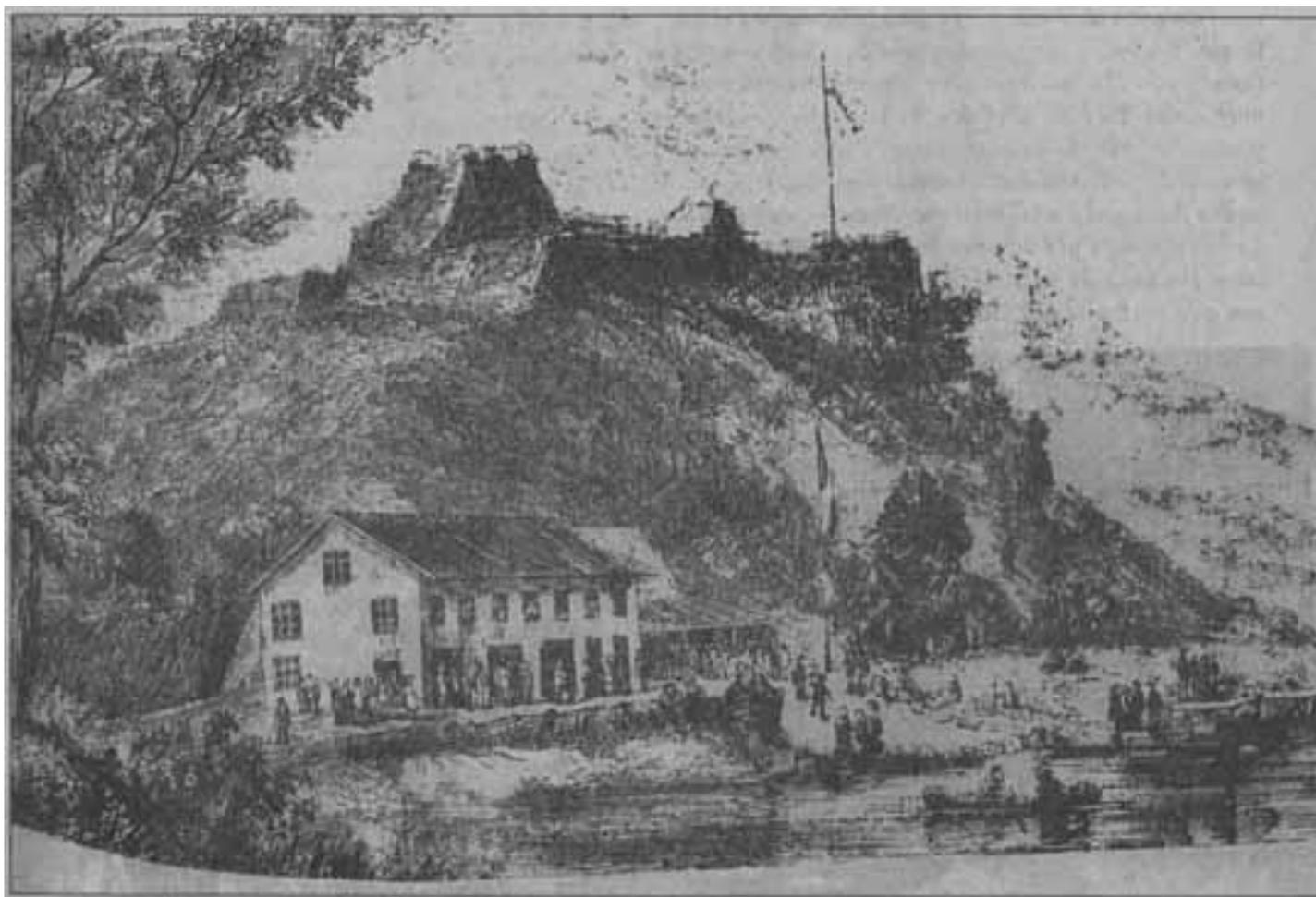
En esta tierra de exuberante vegetación no se puede hacer en el monte un claro que dure una semana infecundo. La naturaleza recoge todo átomo de polvo ambulante y lo obliga a depositar en la tierra sus bazares de verdor. De las grietas del suelo brota la maleza hasta la altura de los techos pajizos de los ranchos; si en el gancho de un árbol cae un puñito de polvo, nacen allí enseguida los helechos para mecerse al soplo de la brisa. El filibustero William Walker hundió un vaporcito en el río que al arrastrar sus arenas las fue acumulando alrededor del vaporcito hasta modelar una islita ovalada. Luego el viento le llevó semillas que la vistieron de abundante yerba. En ella crecieron árboles después y subieron los bejuques enredándose entre sí para tejer guirnaldas y coronas. Así se formó la tumba del vaporcito. Ya nosotros no pudimos ver de sus restos más que las dos grandes brazas de la popa y de la proa surgiendo de entre la yerba que crecía alrededor de los árboles. Era una preciosa viñeta.

El Castillo

Al mediodía doblamos triunfalmente un recodo del río y ante nuestra vista irrumpió un majestuoso castillo español, reliquia colonial de los días del pirata Morgan y de sus hombres sin entrañas. Se asienta en la cumbre de un cerro con la selva a sus espaldas. Dícese que el Almirante Nelson, en-



Vapor de rueda "Hollembeck", de 115 pies de largo y 45 toneladas. Un vapor parecido a este, "El San Francisco", abordó Mark Twain en La Virgen durante su "divertido resbalón a través de Nicaragua".



Dibujo artístico de "El Castillo", estación obligatoria donde se debía transbordar de un vaporcito de río a otro en vista de que el raudal no permitía la navegación.

Divertido resbalón...

tonces sólo un simple Alférez de Navío, lo tomó un día y que esa fue su primera hazaña. La acción, que con 250 hombres le llevó varias horas, fue sangrienta y muy luchada. En nuestros días Walker se apoderó de él con 25 filibusteros y sin disparar un solo tiro, pero fue gracias a la traición de su comandante, según decires.

Al pie del cerro yace un caserío de unas ocho casuchas desgranadas sobre doscientas yardas de la ribera. Hay aquí un peligroso raudal. También se dice que fue hecho exprofeso por los españoles para impedir que los barcos piratas penetraran al interior del país. Allí tuvimos que saltar a tierra, caminar por la orilla bordeando el raudal y tomar otro vaporcito en el extremo oriental del mismo raudal. Todas las casitas que pasamos eran pulperías con ventas de frutas y otros comestibles. Los bananos, las piñas, los cocos y el café son buenos, y los puros, bueno... pues se dejan fumar; pero las naranjas, aun cuando frescas, eran muy malas. La mala calidad lo ha invadido todo. Uno puede comprar allí cuanto quiera de todo eso por sólo un real, y una suculenta comida para dos o tres por medio dólar nada más. Pero eso sí, lleve usted menudo cuando vaya por aquellos lados. El dólar es pedestal y cimiento de cuanto tiene valor, y se le

acepta con más confianza que cualquier otra moneda.

Paraíso despoblado

Conforme bajábamos el río, se iba desplegando ante nosotros la encantadora belleza de sus contornos. Todos cautivados miramos largo rato y en

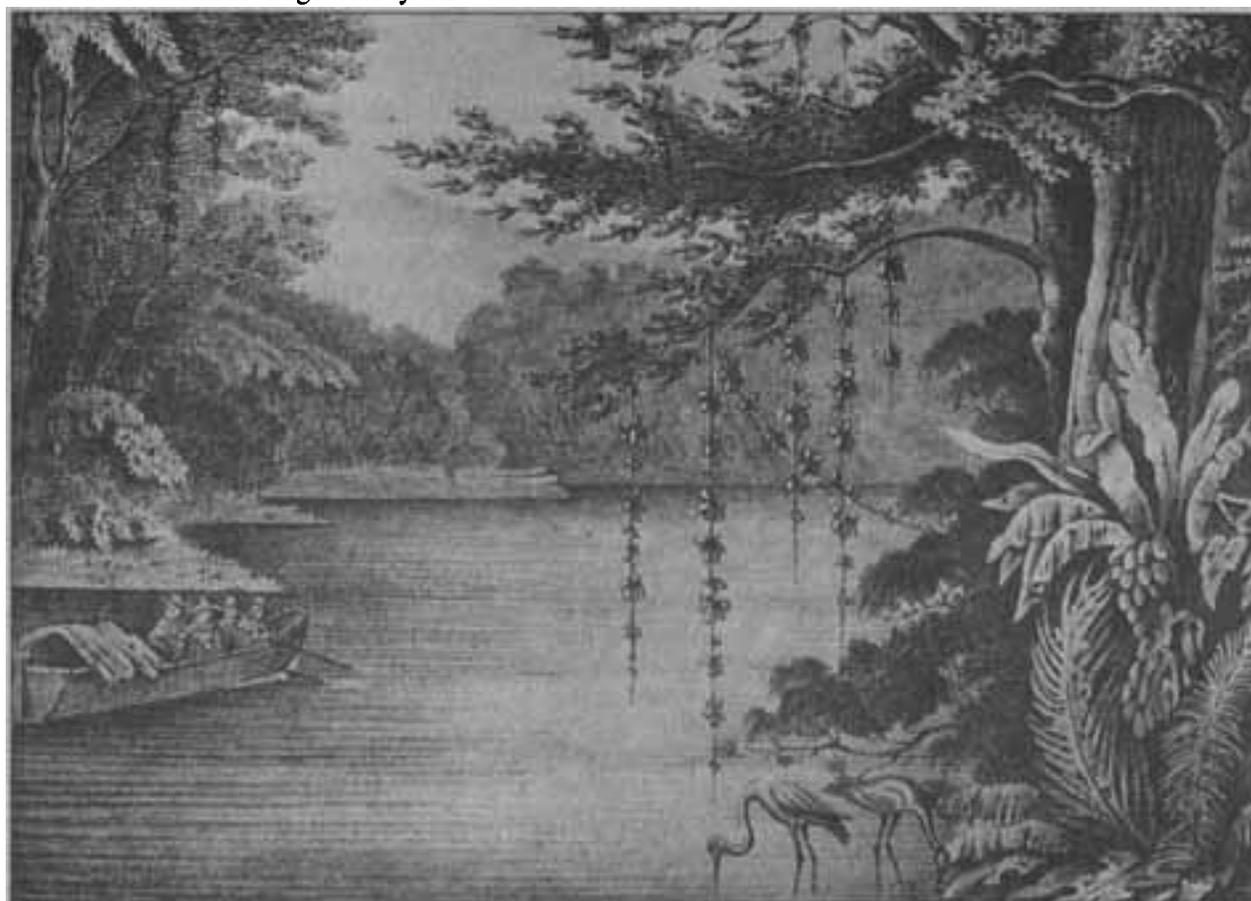
suspense la maravillosa vista que se abría en frente y a los lados. Pero al fin cesó el embrujo y se oyó un rebullicio de animadas pláticas y comentarios salpicados de exclamaciones exaltadas.

La clase de vegetación de las riberas

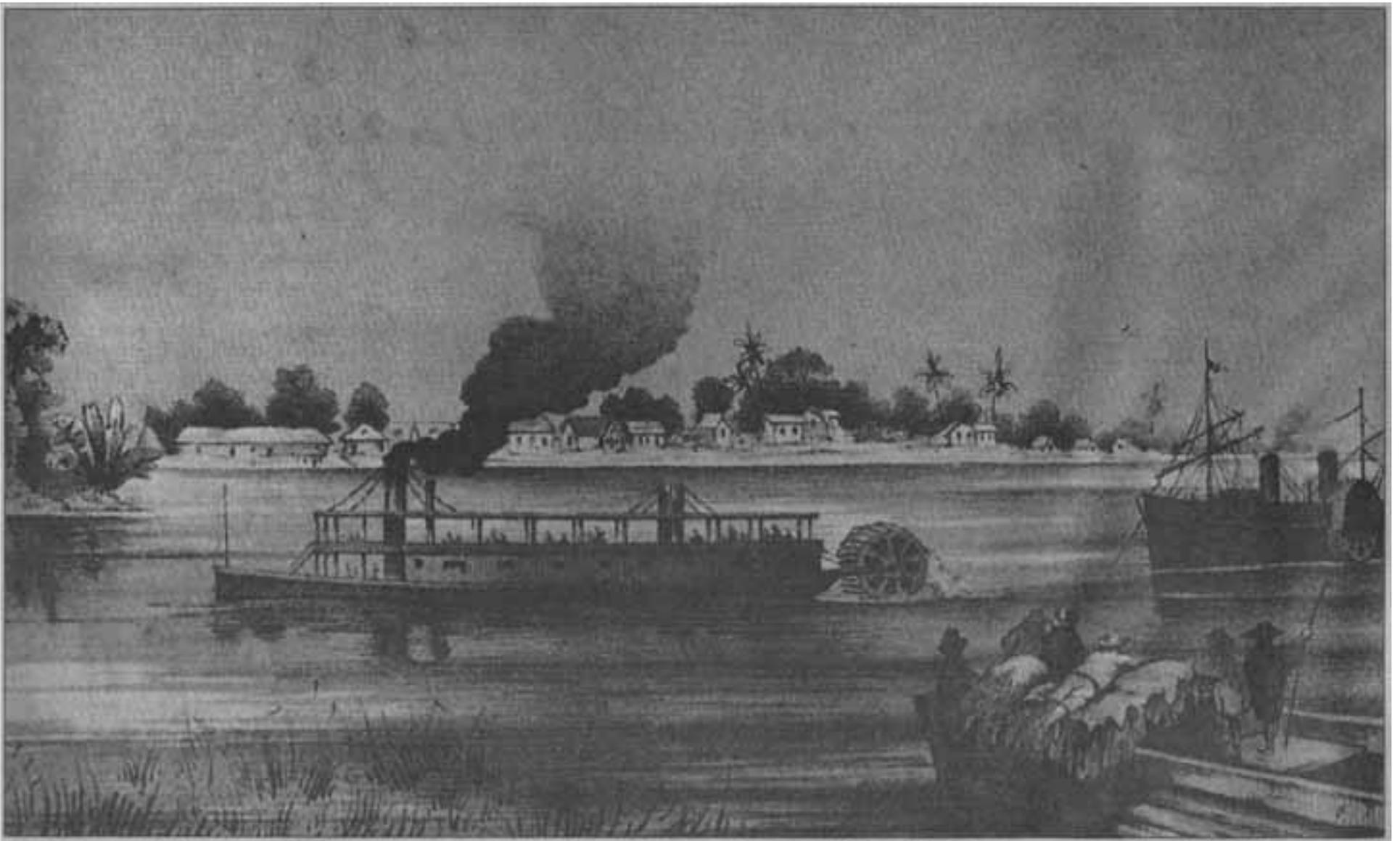
había dejado de ser simplemente lozana y era ahora una tupida, alta y pomposa selva. Había en ella lomas, pero las espesas colgaduras de las trepadoras que subían trenzándose en los árboles, las velaban a la vista. Jamás hubiéramos creído que allí había lomas, pero las ramas cimieras descollaban tanto que nunca hubieran podido ser de árboles de la orilla.

Al pie de estos ribazos contemplamos encantadoras ensenadas orladas de guirnaldas floridas y fantásticas grutas misteriosas cuya umbrosa profundidad no podía penetrar el ojo; y túneles de misteriosas vueltas y revueltas que llevaban qué se sabe a dónde. Y también preciosos templos, columnas, torres, pirámides, túmulos, cúpulas y muros vegetales. En fin, todas las figuras y formas y líneas de la arquitectura forjadas con los dúctiles y hojosos bejucos, todo ello volcado caprichosamente sobre un crisol de vegetación.

De cuando en cuando huía precipitadamente entre el bosque un miquito saltarín o un pájaro de espléndido plumaje rayaba el cielo canicular, o bien de lo más profundo de sus recónditas mansiones brotaban gratas melodías de cantores invisibles. Las perspectivas cambiantes del río renovaban siempre aquel paisaje intoxicante; los meandros y parajes que torcíamos e íbamos pasando presentaban nuevas maravillas que podían ser elevados muros de follaje —brillantes cascadas de enredaderas que caían desde ciento cincuenta pies para confundirse con la yerba del suelo—, bellísimas cataratas de hojas verdes hábilmente sobre-



El navegable Río San Juan, fue un eslabón vital de 120 millas de largo en la ruta que unía a Nueva York y California durante la segunda mitad del siglo pasado.



Vista panorámica de San Juan del Norte o Greytown, puerto del Caribe donde se embarcó rumbo a Nueva York el famoso escritor Mark Twain. Por años este puerto fue la entrada de la ruta más factible a través de Nicaragua. Durante los años 1890 se comenzó a hacer un canal interoceánico, pero la idea fue abandonada poco después.

Divertido resbalón...

puestas unas sobre otras como escamas de pescado, inmensa muralla, maciza a veces, y luego al avanzar descubriéndose un nicho vegetal, como ventana gótica, con columnas y diversidad de figuras bellas y curiosas.

Encontramos otro vaporcito destrozado que también se ha convertido en isla de esmeralda: árboles que llegan a la altura de la armazón del balancín, las obstinadas trepadoras suben sobre su oxidada, ampollada y decrepita caldera. De allí a poco andar divisamos en el interior de la selva primitiva algunas altas y empinadas lomas montañosas; las copas de sus árboles de un verde delicado, untadas de sol, se iban ensombreciendo hasta borrarse por completo; cúpulas sobre cúpulas alzabanse a lo alto hendiendo la esplendente atmósfera, contrastando sus brillantes tintes con un cielo de púrpura violento.

En las riberas dormitaban asoleándose lagartos de gran tamaño. Pájaros de plumaje llamativo y tremendo pico estúpidamente inmóviles empercha-

dos en las ramas que entoldaban las orillas le quitaban a uno de momento aquella vaga idea de que esos pájaros sólo existían en los zoológicos; las loras volaban alocadamente sobre nuestras cabezas (qué raro era ver volar a una lora en vez de contemplarla balanceándose en un arco para en seguida dar aletazos de contento) sin hablar una palabra... Cuando pasó la primera sin decir: "¡La lorita quiere masa!", parecía que eso fuera contra su natural, pero no. Y vimos un pajarote larguirucho con un pico como cuerno, y que arqueando en S su alongado cuello alzó vuelo estirando hacia atrás sus largas patas para juntarlas como barra de timón. Se me ocurrió entonces que ese pajarraco estaría mejor en una jaula, a la que naturalmente pertenecía. Y no negaré que desde el momento en que pisé tierra nicaragüense, eso de ver a un mono encaramado en un árbol me pareció extremadamente absurdo y descaracterizado, ya que nunca había visto uno así, y sentí entonces ganas de cogerlo y encadenarlo a la rueda de un vagón debajo de la jaula del tigre de Bengala, en donde se sentiría más en casa y no se vería tan ri-

dículo como en el monte.

El Latoso

—¿Cómo se llamará ese curioso árbol todo torcido y despatarrado que se ve allá?

Miré al que hablaba. Ese tipo era por naturaleza, por su físico y por sus modales, un típico latoso; no había duda. Le respondí:

—No sé. Sentí ganas brutas de decirle: ¿Y cómo diablos voy a saberlo? ¿Acaso tengo yo la facha de un hijo del país?

—Porque parece que fuera olmo, o roble, o algo, pero tal vez no, ¿o no será eso?

—No sé, tal vez sí, tal vez no.

—Tiene flores grandotas, como de malvados...

—No sé, tal vez sea eso, malvaloca.

—Oh, no, si no quise decir eso. ¡Mire allá ese monito volatinero! ¿Qué ruido hacen, graznan?

—Yo no sé esto siquiera de monos. Puede ser que graznen, puede que no; ¡pero tal vez rebuznen!

—¿Por qué?

Arrié banderas. Su simpleza me dejó pasmado. Lo dejé solo.

A este tipo le había dado por acorralarme en donde quiera que me veía y fastidiarme con reminiscencias idiotas de su insípida existencia; con conocimientos sonsos que se aprenden en los albores de la vida; con chistes chuecos ya carcomidos por el tiempo que me sacaban de quicio, y con las eternas preguntas sobre cosas de la que yo nada sabía ni me importaba saber. Uno siempre se encuentra en los viajes con calandrajos de esa especie, pero jamás topé con uno que fuera tan fastidioso y exasperante. Un perfecto latoso, en fin.

En este otro vapor de rueda de paletas en la popa nos dieron té, café y sandwiches con una clandestina rebanada de jamón metida subrepticamente entre dos rebanadas de pan. Nada como la variedad, ¿verdad?. Le da cierto sabor a la más simple dieta.

Sandwiches, etc.

Los hombres fumaron, cantaron, tiraron lagartos, hablaron del guayacán, de la caoba, del falso cacao y de otros árboles extraños a nosotros, y se pasaron todo el santo día extasiados en el embriajante panorama del río. Por la

TELECOMUNICACIONES

y turismo



Más que lagos y volcanes,
Nicaragua ofrece algo mágico
para cada ser que busca su destino turístico.

Con el proceso de modernización de las
telecomunicaciones, se han beneficiado
también los más importantes centros
turísticos del país, dinamizando así
la industria turística nacional.

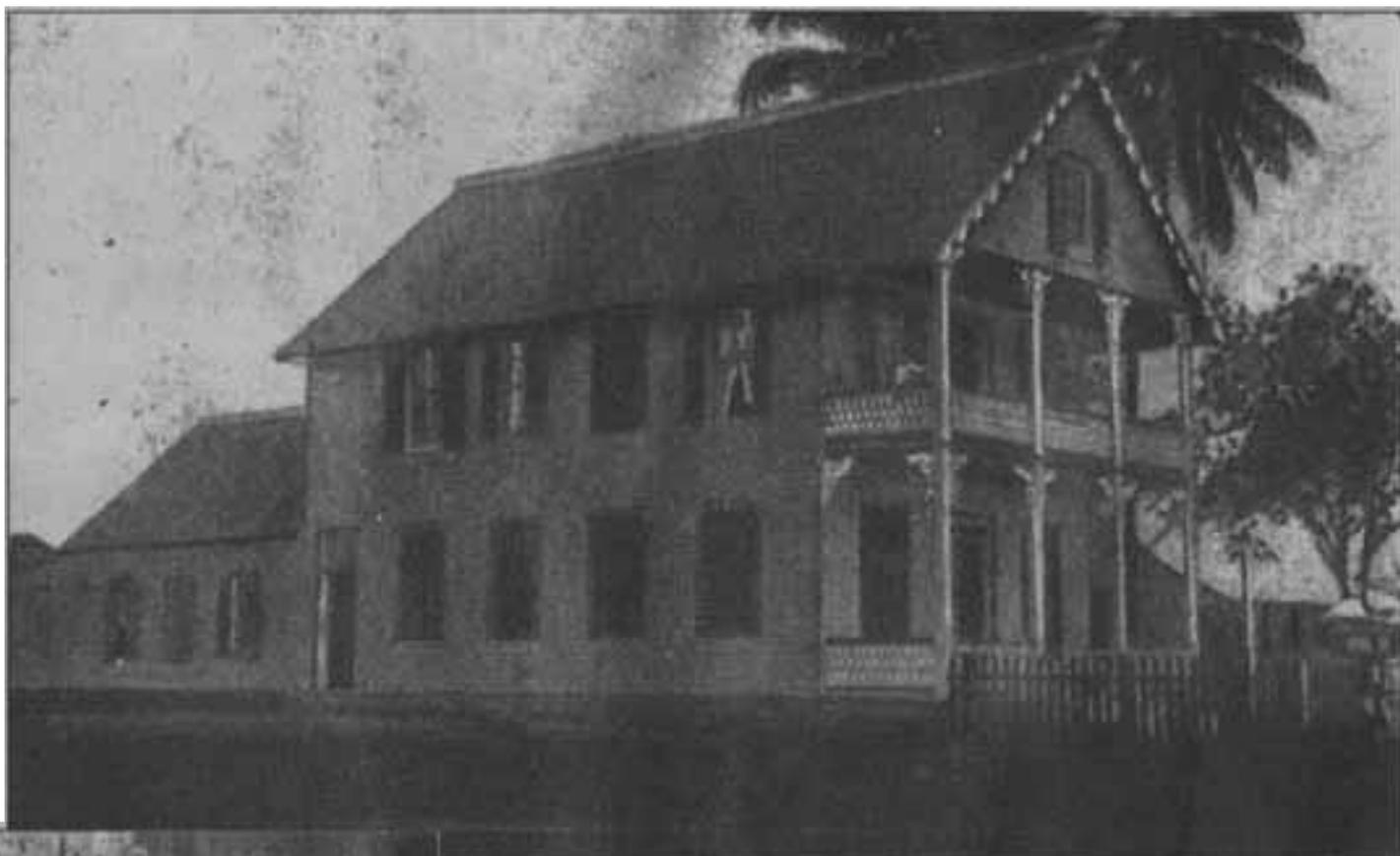
enitel

Una empresa en marcha
para una nación en desarrollo!

enitel
Dedicado al futuro

Divertido resbalón...

noche atracamos en la orilla a 30 millas de San Juan del Norte. Colgaron sus hamacas los que la tenían, y los que no convirtieron en cama sus abrigos. Al poco rato los dos lánguidos fanales de la proa y de la popa vertieron su tímida luz sobre el apiñamiento fantasmal de la soñolienta multitud. Como dije antes, la cubierta de la caldera estaba completamente al aire; al amanecer cayó una lluvia fina y fría que nos despertó a todos. Algunas mujeres se levantaron quejándose de huesos adoloridos, y así también ciertos caballeros no acostumbrados a dormir en piso duro. Pero estas nimiedades fueron pronto olvidadas cuando aparecieron los pinches de cocina con el desayuno, y los famélicos pasajeros se lanzaron en tropel sobre las bandejas gritando ¡sandwiches!, ¡sandwiches! Con regocijo descubrimos que no sólo venían té y café con los benditos sandwiches sino también ¡queso! Verdade-



Casa en San Juan del Norte, de la familia de Alfredo F. Pellas, bisabuelo de Carlos F. Pellas. La otra foto muestra el interior y mobiliario de la casa de una familia que inició sus negocios en la Ruta del Tránsito.



ramente, la variedad es la sal de la vida. Y ya nadie volvió a hablar de huesos molidos.

El Paraíso Poblado

Arribamos a San Juan del Norte temprano del último día del año, y vimos anclado allí al vapor que nos llevaría a Nueva York. El pueblo no es gran cosa que se diga. La tierra sobra por todos lados, por lo que uno se extraña de que no lo hubieran hecho más grande; pero así es la cosa. Consta de unas doscientas viejas casas de madera y de algunos hermosos predios vacíos, y su gracia la aumentan grandemente —estoy al decir que llega a la magnificencia— las muchas ruedas de paletas que se ven en lo que es el puerto.

Tiene el poblado alrededor de 1,800 habitantes que son un mosaico de nicaragüenses, estadounidenses, españoles, alemanes, ingleses y negros jamaicanos. Todos, por supuesto, hablan español. Algunos negritos andan completamente desnudos, y las vacas

se pasean de arriba para abajo entre la gente con tanta familiaridad que la pluma no se atreve a describir. Los criollos no son vanidosos, no les importa el lujo y no tienen muebles buenos. Casi todos tienen venta de puros que llaman "poco tiempo" a diez centavos la "mano" (que son cinco), y guaro, frutas y hamacas de cabuya. Todo muy barato, y hasta vinos y otros artículos importados, pues los derechos de aduana son bajos. El tránsito de pasajeros es tal que de cada dos casas una es posada; allí, por medio dólar le dan a usted una buena cama. No cuesta trabajo hacer la cama en San Juan del Norte, ya que se limita a un colchón, dos sábanas y un mosquitero. Engalanan el pueblo unos cuantos cocoteros, lo bordean chaparrales y por donde quiera sonríen entre la grama los botones rosados de las mimosas. ¡Qué delicia es sonreír sobre la grama! (M. T.).

El vapor "Santiago de Cuba", en su último viaje, llevó el cólera a Nicaragua causando treinta y cinco muertos.

De eso murió un joven porteño. Esta desgracia sumió a su madre en profundo dolor. La ciudadanía creó entonces una junta de sanidad que prohibió al cólera entrar al puerto. Y en él estábamos cuando arribó el vaporcito de rueda en la popa con los pasajeros de segunda y de tercera, al que inmediatamente se le ordenó quedarse anclado en el río y que ninguno de sus pasajeros saltase a tierra. No fue sino hasta después de veinticuatro horas de estar en cuarentena allí, y al momento de zarpar nosotros, que esos pobres diablos descubrieron la causa del tabú. Se supo entonces que cuando Brown bebía en una cantina del lugar, dijo que ese guaro estaba aguado, pero que, habiendo ya escapado del cólera en el istmo y de las viruelas entre los pasajeros de tercera, creía poder sobrevivir también a esos puercos tragos. En el acto un diligente porteño que lo oyó llevó en carrera la novedad a la junta que seguidamente impuso la cuarentena. Por eso ninguno de esos pasajeros pudo pisar tierra sanjuaneña. Se habló entre ellos de colgar a Brown, pero se quedaron con las ganas.

Una Lección al Latoso

Dormimos en tierra, y me parece que a falta de cosa mejor que hacer, Brown acorraló al latoso aquel y le dio por querer hacerle comprender que los lagartos no podrían trepar a un árbol. El latoso dijo que eso ya lo sabía, pe-

ro el filósofo no paró y entró en minuciosos detalles para probárselo, desentendiéndose de protestas e interrupciones, hasta que redujo al silencio a su víctima y lo puso fuera de combate. Tal vez Brown sólo quiso divertir y divertirse, pero ni su voz ni su manera lo dejaban entrever. Que si hablaba de corazón al pretender probar que un lagarto jamás podría subir a un árbol yo no sabría decir. Pero, sea como fuere, nunca me divertí tanto.

Nicaragua

Tiene esta república algunas ciudades populosas. León cuenta con 48,000 habitantes; Masaya con 30,000; Managua 24,000; Granada con 18,000; Chinandega igual; y hay pueblos grandes con 3,000 y 4,000 habitantes. Su población total es de 320,000; casi toda dispersa en pueblos y ciudades. Sólo los propietarios de bienes raíces y que sean ciudadanos pueden votar. San Juan del Norte no tiene representación en los ayuntamientos. Residentes temporales —extranjeros— a quienes no les interesa la política del país son dueños de propiedades.

Hay allá muchas minas de oro y de plata. La Chontaleña Mine, compañía inglesa dueña de una mina de oro, tiene un valor de 250,000 libras esterlinas; actualmente la explotan con maquinaria vieja, pero les viene en camino una moderna. Su primera utilidad

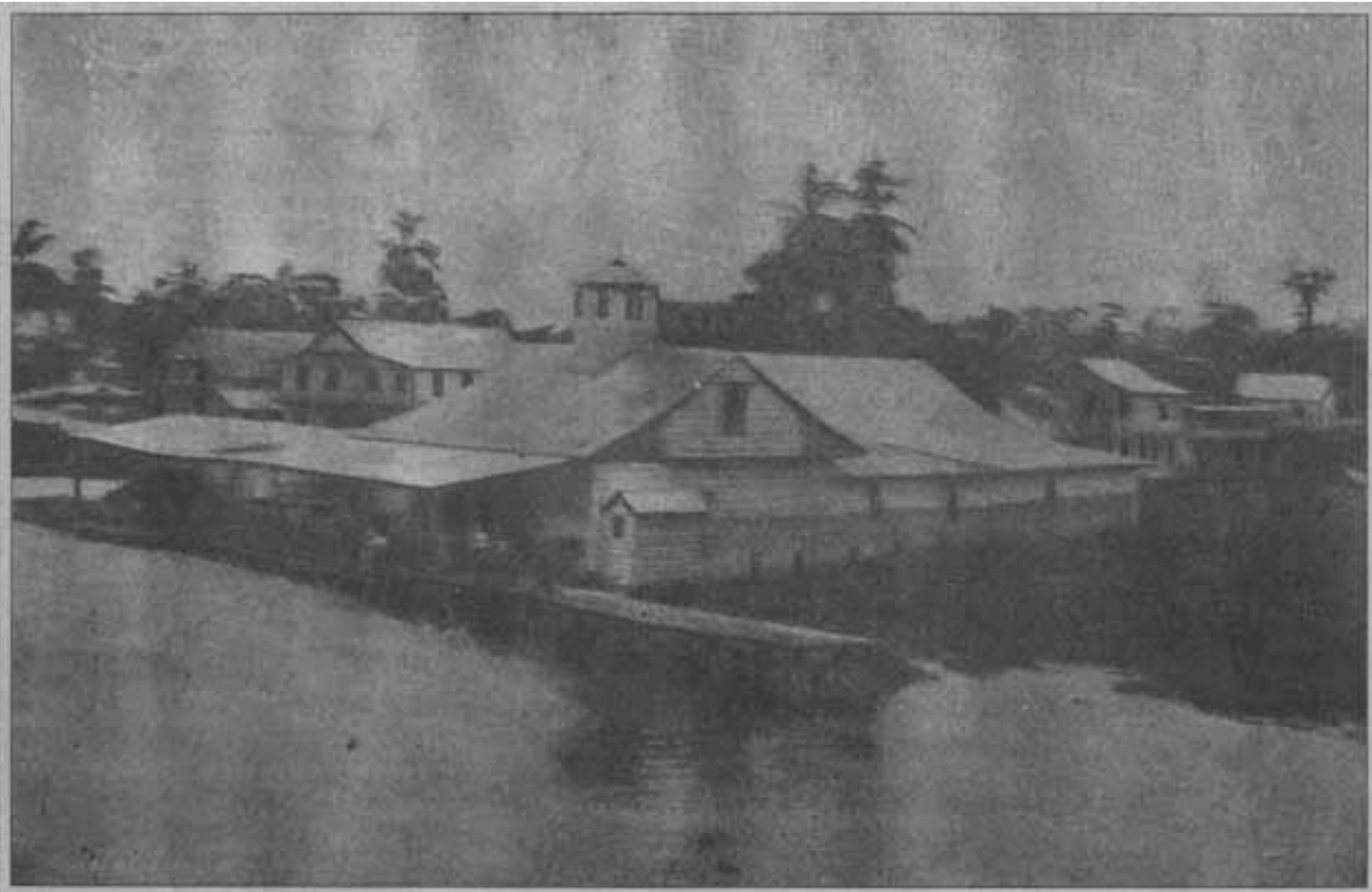


Foto tomada desde un vapor del Puerto de San Juan del Norte a finales del siglo pasado. La fotografía apareció en una memoria ilustrada publicada por el Gobierno de Nicaragua en 1898, que fue gentilmente prestado por la familia Pellas para la elaboración de este suplemento histórico.

Divertido resbalón...

fue de 200,000 libras esterlinas. Eso dicen mis notas de viaje, pero, para no perder mi reputación, yo le pongo 20,000, y aún así me parece mucho.

Una compañía californiana compró dos minas llamadas Albertina y Petaluma, que ya comenzó a explotar. Una de ellas costó 70,000 dólares.

Una compañía inglesa acaba de comenzar a trabajar otra por la que pagó 30,000 libras.

Hay allá también minas de carbón, de plata, de cobre y de ópalo. De una de estas últimas, cerca del camino de San Juan del Sur a La Virgen, han sacado ópalos tan grandes como una almendra.

Nicaragua tiene, asimismo, entre sus numerosos atractivos y fuentes de prosperidad comercial, algunas lagunas y ríos sulfurosos, y también volcanes apagados (una sociedad americana se compró uno de éstos y está invirtiendo dinero en él, segura de poder reactivarlo).

Del país se exportan loros y monos, hule, madera de tinte, cueros de res, añil, café, cueros de venado, caoba, cacao, oro, ópalos, zarzaparrilla, conchas de carey (fuerte rubro este), y frutas tropicales.

El negocio de hule es grande. El año pasado San Juan del Norte exportó

112,000 dólares de eso. La libra de hule cuesta allá 28 centavos y en Europa se vende en 54.

Un solo hombre tiene acaparado el negocio del corte y exportación de caoba en la costa norte del Atlántico. Tenía este sujeto una troza valorada en 12,000 dólares, tan grande que varios años estuvo tumbada en la playa antes de que la barra del río tuviera agua suficiente para poder llevarla al barco. Dicen que este año le sacará US\$500,000.

La exportación de caoba es enorme. Y así la de cacao. Algunas de estas haciendas son muy grandes, la del Valle de Menier, propiedad de franceses, por ejemplo, cuesta la friolera de 500,000 dólares.

Nicaragua podría exportar también, y con buena utilidad, aceite de coco, pero allá nadie se ocupa de eso.

En el Puerto de San Juan del Norte se cobra un impuesto del 10 por ciento ad valorem sobre las mercaderías importadas, y a ello debe agregarse un incomprensible recargo del 40 por ciento cuando la mercancía llega al interior del país.

El salario de los jornaleros en el interior es de 20 a 40 centavos de dólar al día, con comida. Pero es nada lo que ésta cuesta al patrón, pues no les da más que plátanos verdes, remaduros o podridos; en esto no son melin-

drosos los jornaleros nicaragüenses que se los comen a como sea.

Del puerto sale mensualmente un vapor para Jamaica y algún otro o dos lugares más. De allí zarpan rumbo a Southampton, Inglaterra. El contrato de la Compañía del Tránsito con el gobierno de Nicaragua fue prorrogado a cincuenta años, por lo que ahora se espera que mejoren el servicio y alojamiento en sus vapores de rueda. Sin

embargo, yo no veo que esto llegue a ser realidad un día, como no sea que logren metamorfosear aquella bendita variedad de sandwiches. Se proyecta unir las aguas del San Juan con las del Colorado, y también construir diques y otras obras destinadas a mejorar el puerto. Hecho eso, los vapores podrían rebasar la barra y no tendrían que quedarse cabeceando mar afuera, como ocurre ahora.



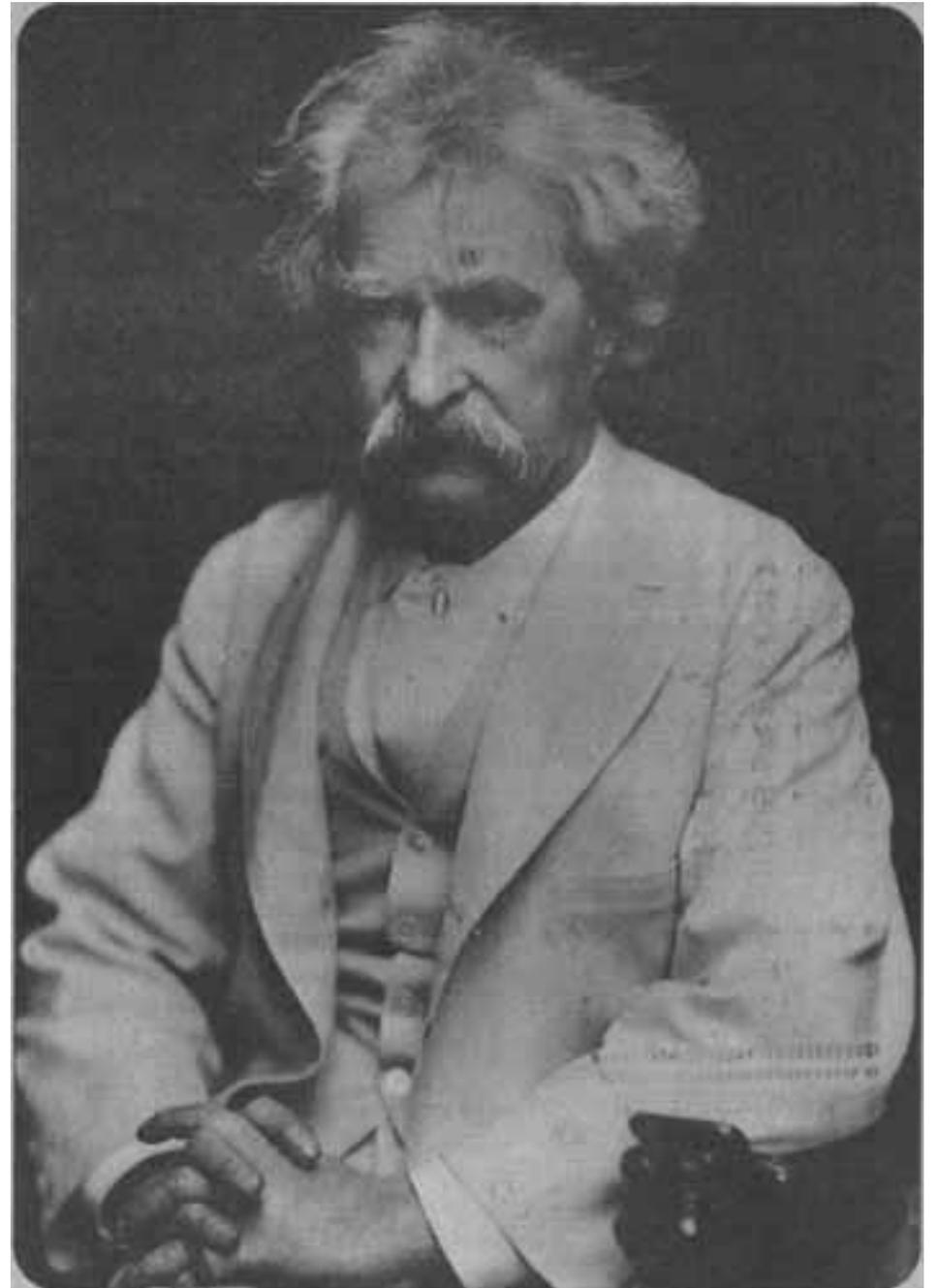
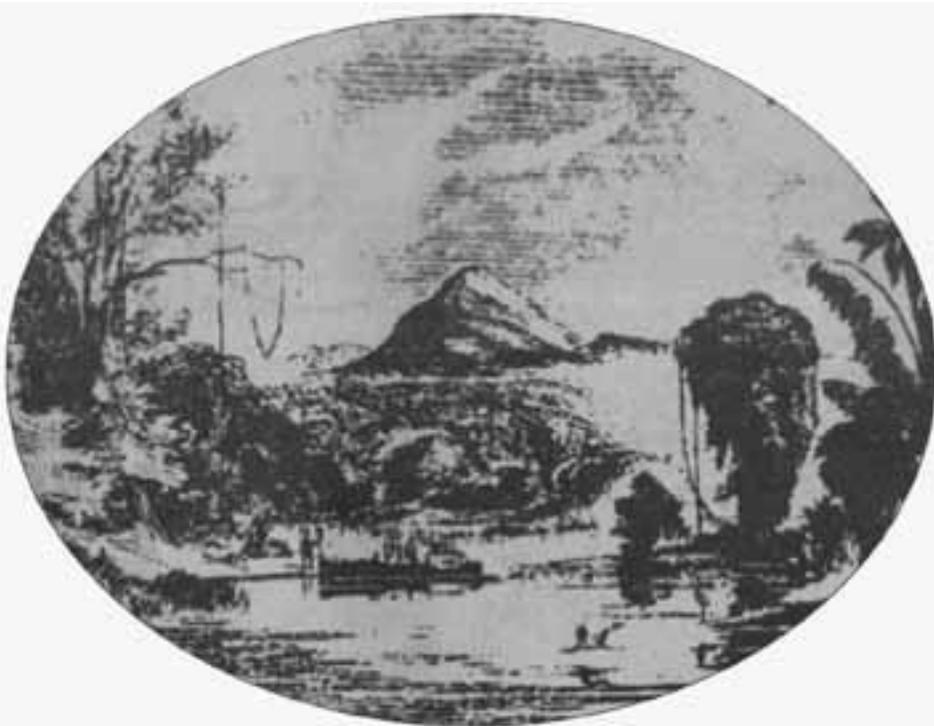
La Bahía de La Virgen en 1856, durante la Guerra Nacional, cuando las tropas costarricenses quemaron el muelle después de matar a diez empleados desarmados de la Compañía Accesoría del Tránsito.



Izquierda, raudal de El Castillo, donde había que transbordar vapores de río. Nótese los dos vapores.

Abajo, derecha, foto de Mark Twain en sus últimos días, cuando ya era muy famoso.

Abajo, izquierda, el Río San Juan y un dibujo artístico de cómo viajaban los turistas a bordo de pequeños vapores de río, como el que abordó Mark Twain a su paso por "La Ruta del Tránsito".



El famoso periodista y escritor norteamericano Mark Twain, quien solía decir con su peculiar humor: "Me han elogiado muchas veces y siempre me avergüenzan; porque cada vez que me elogian, siento que no se ha dicho suficiente".





Un Feliz y Próspero Año Nuevo

les desea
su Diario

LA PRENSA

- * El más leído y el de mayor credibilidad.
- * El más moderno y con mejor impresión a colores.
- * El más efectivo medio para el anunciante.
- * El decano del periodismo nacional, con 70 años de experiencia.
- * El diario que les ofrece los mejores suplementos fijos y especiales como: Siempre Joven, El Azote, Negocios y Economía, Informática, La Prensa Literaria y nuestros famosos suplementos turísticos.



Fundada en 1890
Iniciando un Nuevo Siglo

Por más de
100 años
impulsando
el progreso
de Nicaragua