

Prólogo

EN UNA SERIE de artículos publicados en LA PRENSA y reimpresos en un folleto titulado *Los pies descalzos de Nicaragua*, en 1970 Pedro Joaquín Chamorro Cardenal hilvana geografía e historia y enfoca "un aspecto poco conocido de nuestra Patria, aun por aquellos que se precian de ser investigadores, curiosos, o viajeros de «tierra adentro.»"^{*} Con hábil pluma Pedro Joaquín relata su reciente gira por el río San Juan, acompañado de guía, historiador y fotógrafo, dejando en letras de molde, para la posteridad, su valioso, fiel retrato de "San Juan del Norte, o Greytown, en 1970: un cadáver de pueblo. No es un pueblo abandonado, que es distinto, sino un sitio en donde quedan los restos de un pueblo, y cosa curiosa, el más impecadero de esos restos, está representado por los dos cementerios, uno católico y el otro masón, cuyas verjas de hierro fundido, rematadas en lancetas con base de una pulgada de grueso, desafían al tiempo y hacen de inútiles centinelas tratando de preservar lo que nunca puede preservarse: los muertos".^{**}

Hilvanando la geografía y la historia preservada en los libros disponibles y en nuestra memoria colectiva, Pedro Joaquín concluye:

San Juan del Norte, dejó de ser puerto por abandono del hombre, y no por causas de la naturaleza; su barra se llenó de arena porque pararon de funcionar las dragas, y el tránsito fluvial vino a menos, en virtud de aquel abandono, ocasionado quizás por la competencia que el canal de Panamá hizo a nuestra precaria vía de tránsito interoceánico.

Ahora bien, si los nicaragüenses estimáramos necesario para nuestro destino, reabrir esa ruta, contamos para ello, con los mismos elementos con que contaron nuestros antepasados quienes se propusieron hacer a su país más grande, y no más pequeño.

El Río San Juan, es el mismo, con raudales, barras, lagunetas, bajíos, bancos, piedras y demás dificultades. Es el hombre, el nicaragüense de hoy, a quien toca intentar su aprovechamiento, utilizando bien la geografía que la Providencia ha puesto a su disposición.^{***}

Dos años después—en 1972—el profesor e investigador norteamericano David I. Folkman, Jr., publica *The Nicaragua Route* (traducción al español: *La Ruta de Nicaragua*, en 1976), un "acucioso estudio" que "viene a llenar un vacío de información, del que adolecíamos, sobre el Tránsito a través de Nicaragua, tanto en su aspecto histórico y político como social y económico, siendo, por lo tanto, una valiosa contribución para el mejor conocimiento de esa época de nuestro acontecer histórico".^{****} En sus páginas, Folkman informa que un terremoto obstruyó la bahía:

Entre 1851 y 1857 la barra de la entrada al puerto tenía unos 23 pies de profundidad, de manera que barcos de todo porte la franqueaban fácilmente. En esos años los vapores oceánicos fondeaban en la propia

^{***} Ibid., p. 28.

^{****} "Nota explicativa" del Fondo de Promoción Cultural del Banco de América, en David I. Folkman, *La Ruta de Nicaragua*, traducción al español de Luciano Cuadra, Managua: Fondo de Promoción Cultural del Banco de América, 1976, p. iii.

^{*} Pedro Joaquín Chamorro, *Los pies descalzos de Nicaragua*, Managua: Talleres de La Prensa, 1970, p. 33.

^{**} Ibid., p. 22.

bahía frente a Punta de Castilla, y los vaporcitos del río atracaban a ellos para transbordar a los pasajeros. Pero en 1862 que la compañía reabrió la ruta, las acreencias aluviales creadas por la lengüeta de arena de Punta de Castilla comenzaron a invadir la bahía. La compañía creyó al principio que podía rehabilitarla. Luego, en 1863, un terremoto levantó la barra de la entrada y redujo su profundidad a menos de 10 pies. Después de esto los vapores y buques de vela de gran calado no pudieron volver a cruzarla.⁷

Precisamente cuando Folkman escribía esas líneas, yo comenzaba a recopilar documentos para el estudio de la historia de Nicaragua durante la crucial década de mediados del Siglo XIX. Entonces encontré en los Archivos Nacionales de los Estados Unidos, en Washington, una declaración juramentada del capitán Joseph Newton Scott, agente de la Compañía Accesoria del Tránsito en San Juan de Nicaragua desde agosto de 1853 hasta diciembre de 1859. Scott compareció como testigo de la defensa en un juicio entablado por David Colden Murray, Depositario de la Compañía, contra Cornelius Vanderbilt, en 1861, en Nueva York. Le hicieron 1.100 preguntas que numeré, traduje al español, anoté y publiqué bajo el título *El Testimonio de Scott*, (Serie: Fuentes Históricas N° 5, Fondo de Promoción Cultural del Banco de América), en Managua, en 1975.

El testimonio del testigo presencial Scott, que Folkman y otros investigadores habían ignorado, descubrió para nosotros los del Siglo XX, ya casi a finales del siglo, la destrucción del puerto de San Juan de Nicaragua acaecida en 1859. Como veremos adelante, narrado por Scott y demás testigos oculares, y comprobado plenamente en diversos mapas y documentos

fidedignos de la época, la bahía de San Juan de Nicaragua no se cegó en 1863 como afirma Folkman, sino en 1859, y el desastre no se debió a ningún terremoto ni al abandono por el hombre, sino a otras causas.

Buscando las causas de dicha tragedia de consecuencias más graves y duraderas que la de Walker, en seguida investigué en todo archivo y biblioteca que pude, comenzando en el Archivo General de Indias de Sevilla; la Biblioteca Central Militar, el Servicio Geográfico del Ejército, el Museo Naval y el Archivo Histórico Nacional de Madrid; la Public Record Office y la British Museum Library de Londres; The National Archives y The Library of Congress de Washington, y otros, recopilando numerosos documentos y más de cien mapas del río y el puerto de San Juan de Nicaragua. Su estudio, y el de los documentos publicados en la *Colección Somoza* del Dr. Andrés Vega Bolaños, en la *Revista de Geografía e Historia de Nicaragua*, en la *Revista Conservadora del Pensamiento Centroamericano* y otras fuentes, me ha permitido dilucidar valiosos detalles de la variable geografía y dolorosa historia de la que fuera nuestra puerta al Atlántico.

En *El Testimonio de Scott* (1975) y después en la biografía de Walker—*William Walker: The Gray Eyed Man of Destiny*, cinco tomos en inglés (1988-1991) y *William Walker: El Predestinado de los Ojos Grises*, cinco tomos en español (1989-1994), presenté informes preliminares acerca de la destrucción de la bahía de nuestro San Juan de Nicaragua. En esta monografía ahora presento el resultado completo de mi investigación.

* * *

EN RESUMEN, el cierre de la puerta de Nicaragua al Atlántico es una catástrofe producida por el hombre, que alteró radicalmente el destino de nuestra nación. Aunque los depósitos aluviales en la bahía de San Juan de Nicaragua son un proceso natural

⁷ Ibid., p. 203.

de muchos siglos, su postrer etapa, brusca e irreversible, fue causada por actos humanos, intencionales unos y accidentales otros.

Las arenas volcánicas que entregan al San Juan sus tributarios San Carlos y Sarapiquí son partículas livianas que la rauda corriente acarrea en suspensión hasta el mar, pero que al perder fuerza y velocidad se sedimentan formando bajíos e islas sobre troncos, ramas y demás obstáculos en su camino. En un proceso natural se han depositado paulatinamente en el lecho del San Juan a través de los siglos. Pero además, tres intervenciones de la mano del hombre aceleraron el proceso que en 1859 cegó el antiguo puerto de San Juan de Nicaragua e hizo intransitable el Bajo San Juan en el delta.

El primer cambio brusco en el delta ocurre a finales del Siglo XVII, cuando el Colorado de pronto se convierte en el ramal principal siendo antes inexistente o a lo sumo el menor de los ramales. Nuestra memoria colectiva hoy no lo recuerda; mas en el Siglo XIX la tradición achaca ese cambio a que nuestros antepasados ensancharon el Colorado a finales del XVII para impedir la entrada de los piratas por el Bajo San Juan.

La segunda intervención ocurre en diciembre de 1780, fecha en que los ingleses hundieron tres barcos a propósito para obstruir el puerto. Su efecto se manifiesta en las siguientes décadas con grandes islas obstruyendo la propia boca del río (formadas por las arenas volcánicas depositadas sobre los navíos hundidos en 1780, pues antes de esa fecha no existían).

Aunque dañado ya dos veces por la mano del hombre, San Juan de Nicaragua sigue siendo un buen puerto cuando en 1849 la fiebre del oro en California abre la Ruta del Tránsito por nuestro río y lago. La Guerra Nacional contra el filibustero William Walker cierra el Tránsito en enero de 1857. Presionado por la depresión económica que sobreviene, el vecino de San Juan Mr. John Leefe despala treinta árboles de cedro de la isla Concepción en el río San Juan frente a la bifurcación del Colorado, y los exporta. La isla se desmorona

al secarse las raíces, y la subida del río se la lleva en pedazos durante el siguiente invierno. Al desintegrarse la isla frente a la bifurcación, el 90% de las aguas se desvía ya por el cauce del Colorado. Al entrar el verano en noviembre de 1858 y bajar el río, la débil corriente que llega a la bahía deposita en ella toda su arena y ciega el puerto, anegándolo en 1859.

De allí en adelante, los esfuerzos por reanudar la Ruta del Tránsito son efímeros y tropiezan con numerosas dificultades de toda índole, siendo la obstrucción del puerto y del Bajo San Juan el factor decisivo que le impide a la Ruta de Nicaragua competir con Panamá. En vez de transbordar como antes, del vapor oceánico al fluvial en la bahía abrigada, en 1862 que se reanuda el Tránsito los vapores oceánicos anclan en mar abierto. Los pasajeros bajan en lanchitas en aguas agitadas e infestadas de tiburones. En vez de un día como antes, tardan de cuatro a siete transitando el istmo, si es que no hay dilaciones mayores.

El último pasajero del Tránsito se aleja de nuestras costas en abril de 1868. La apertura, al año siguiente, del ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos, hace ya innecesaria la ruta de Nicaragua para esa nación, pero, de todos modos, ya ésta se ha cerrado desde antes. Y, claro está, desde entonces queda también cerrada para nosotros la que fuera nuestra puerta del Atlántico.

Aunque cerrada la puerta, durante varias décadas nos vemos obligados a seguir usando el río con todos sus escollos para nuestro raquítrico tráfico local y escaso comercio del Atlántico. Además, la ruina de San Juan de Nicaragua aumenta los costos en los proyectos de construcción del canal y a finales del Siglo XIX contribuye a inclinar la balanza en favor de Panamá. Cuando en 1914 se inaugura dicha ruta interoceánica, nuestro creciente tráfico exterior pasa todo a Corinto y San Juan del Sur, en el Pacífico.

Por otro lado, hay otro aspecto de esa tragedia que aparentemente nos benefició. La ruina de San Juan de Nicaragua hace que en



Travesía inolvidable plagada de zancudos
llena de escollos, pero maravillosa



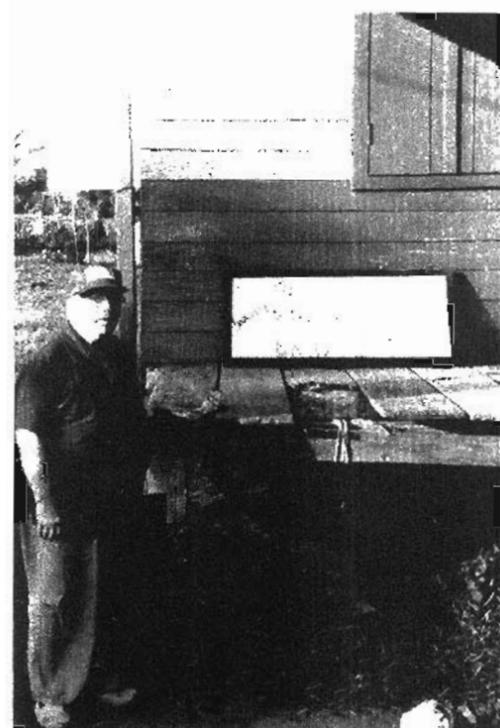
SAN JUAN DE NICARAGUA



Todo es pantanos y monte
Solo los mudos vestigios del pasado marcan el sitio



MARZO 1995



Un villorrio bautizado Greytown
en la ribera del río Indio



Las tumbas abandonadas (y saqueadas) del cementerio
cuyas verjas de hierro fundido siguen desafiando al tiempo

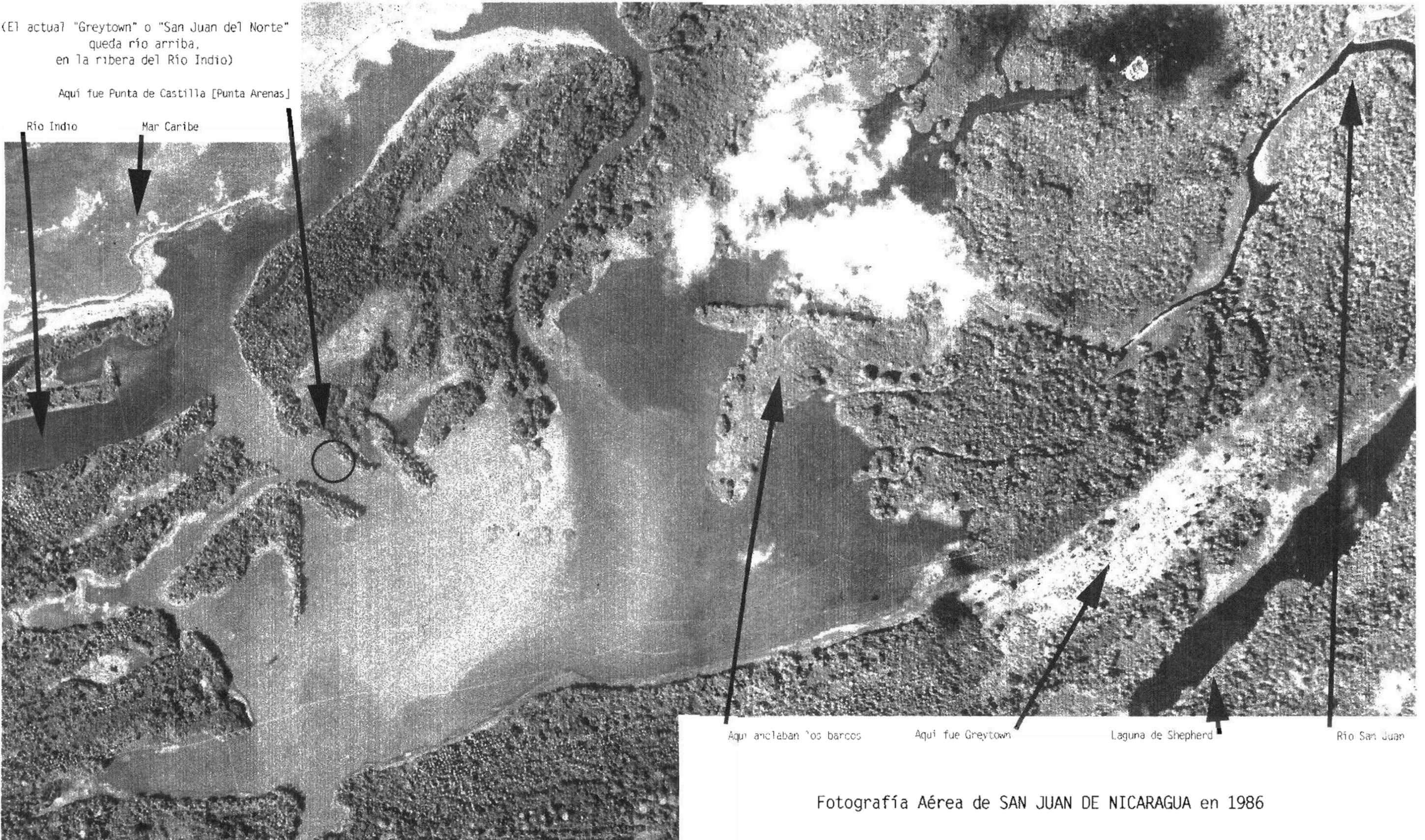


Se permite la reproducción sólo para estudios académicos sin fines de lucro, y citando la fuente - FEB

(El actual "Greytown" o "San Juan del Norte" queda río arriba, en la ribera del Río Indio)

Aquí fue Punta de Castilla [Punta Arenas]

Río Indio Mar Caribe



Aquí anclaban los barcos Aquí fue Greytown Laguna de Shepherd Río San Juan

Fotografía Aérea de SAN JUAN DE NICARAGUA en 1986

Se permite la reproducción sólo para estudios académicos sin fines de lucro, y citando la fuente - FEB