

la “autoidad mosquita” británica y viven en continua hostilidad con los zambos

A los ingleses les interesan los extensos bosques de caoba de la región, pero su comportamiento pronto muestra que su meta principal es el posesionarse de lo que entonces se considera “la única vía acuática de navegación factible para la comunicación interoceánica entre el Atlántico y el Pacífico en los trópicos”.<sup>18</sup> Eso es lo que Inglaterra trata de hacer, vestida en el ropaje de benevolente protectora de un reino mosco ficticio. En 1832, el barco de guerra británico *Hyacinth* sondea minuciosamente la bahía de San Juan de Nicaragua y su capitán, Mr. George Peacock, elabora “un plano, con dos vistas de marcas, con instrucciones de navegación para entrar al puerto”.<sup>19</sup> El barco de guerra británico *Thunder*, comandado por el capitán Richard Owen, sondea de nuevo el puerto y elabora otro plano en septiembre de 1834. Mr. John Baily, “oficial a medio sueldo de la marina británica” contratado por el gobierno federal de Centroamérica, examina la ruta completa del canal de Nicaragua en 1837-38 y propone un plan para abrir el canal por el istmo de Rivas, el lago y el río San Juan, estimando su costo en 20 a 25 millones de dólares. Su mapa detallado es impreso en Londres en 1840.

Inglaterra se apodera de San Juan de Nicaragua en nombre del Rey Mosco en 1848 y el Capitán Granville Gower Loch, comandante de las fuerzas invasoras, elabora otro plano del río San Juan y del puerto.

Esos mapas y otros muestran grandes islas obstruyendo la propia boca del río (formadas por las arenas volcánicas depositadas sobre los tres barcos hundidos en 1780, pues antes de esa fecha no existían), disminución marcada en el tamaño y profundidad de la bahía y cierre progresivo acentuado de la entrada al puerto (Véase el proceso en la secuencia de los mapas del atlas).



El Capitán Drummer del Reino Mosco

## La burbuja del Canal

**GREYTOWN ES EL NUEVO NOMBRE** con que los ingleses bautizan a San Juan, en honor al gobernador de Jamaica Sir Charles Grey.

La ocupación de San Juan de Nicaragua por Inglaterra en enero de 1848 no produce ninguna reacción del gobierno de Washington, atareado en el momento en los episodios finales de la Guerra con México. En su victoria, los Estados Unidos adquieren California y otros territorios del norte mexicano como botín de guerra. En 1849 nace la fiebre del oro en la nueva California del Coloso del Norte y se inicia el tránsito de los buscadores de oro hacia San Francisco, vía San Juan de Nicaragua.

Para el otoño de 1850, 2.000 viajeros han cruzado Nicaragua, hacia y desde California, y sus oleadas siguen aumentando. De San Juan, los emigrantes navegan en bongos nativos los 300 kilómetros del río San Juan y el Gran Lago hasta Granada, luego cruzan 240 kilómetros por tierra, a caballo y en carretas, pernoctando en Masaya, Managua, León, Chichigalpa, Chinandega y otros pueblos intermedios hasta el puerto de El Realejo, en el Pacífico. Con los atrasos normales del viaje, con frecuencia pasan más de un mes, y a veces mucho más, en suelo nicaragüense.

Un nuevo actor entra entonces en escena: la “American Atlantic and Pacific Ship Canal Company” [Compañía Americana de Vapores del Canal Atlántico y Pacífico] y su subsidiaria Compañía Accesoria del Tránsito, organizadas en Nueva York por Cornelius Vanderbilt, Joseph L. White y otros socios. Vanderbilt hace un estudio científico de la ruta. Contrata un cuerpo de quince ingenieros encabezados por el coronel Orville W. Childs, Ingeniero en Jefe del Estado de Nueva York, que acaba de completar la obra de ensanchar el canal Erie. Vanderbilt le da instrucciones a Childs de localizar la mejor ruta para el canal interoceánico, examínala y calcular el costo aproximado de la obra.

Cuando el cuerpo de ingenieros neoyorquinos y sus “cajas con instrumentos matemáticos” llegan a Rivas en agosto de 1850, los nicaragüenses se quedan extasiados, creyendo equivocadamente que llegan a poner manos a la obra de abrir el canal, y no apenas a determinar si es factible construirlo.<sup>20</sup>

Vanderbilt asimismo le ordena a Childs que además de estudiar la ruta del canal, construya el camino del tránsito en el istmo de Rivas para el uso inmediato de los viajeros californianos, y la Compañía envía vaporcitos para transportar pasajeros y carga en el río San Juan y el Gran Lago. El *Director*, de 120 toneladas, con capacidad para 400 pasajeros, es el primero en atavesar los raudales del río y navegar en el lago. Su arribo a Granada el día de Año Nuevo de 1851, lo narra jubiloso el Prefecto del Departamento Oriental don Fermín Ferrer en un mensaje histórico al gobierno en León y lo celebra el Cura de Granada, padre Agustín Vijil, a petición del alcalde don Fernando Guzmán, con un “repique general en las iglesias”.<sup>21</sup> El vaporcito fluvial *Oros*, rebautizado

*Nicaragua*, naufraga en medio río San Juan al tratar de cruzar el raudal de Machuca. Ahí se queda varado, “alto y seco”, el 9 de noviembre de 1850. Lo sustituye el *Bulwer* mientras el coronel Childs y su equipo abren en la selva del istmo de Rivas el camino entre el Gran Lago y el Pacífico.

Los “instrumentos matemáticos” muestran que el canal interoceánico no es rentable en el mundo marítimo de mediados del siglo XIX. El proyecto definitivo de Childs, por menorizado en su informe de 1852, visualiza un canal para barcos de 17 pies de calado, a un costo de \$31.538.319,55. Si se aumenta el calado a 25 pies, el costo se infla a más de cien millones de dólares. Cuando les dan las cifras a los capitalistas londinenses, ni uno solo está dispuesto a invertir un centavo en el canal.

La Compañía del Tránsito inicia operaciones en julio. Más de cinco mil viajeros, trajinando en mulas, vapores y bongos, cruzan por Nicaragua en la segunda mitad de 1851. Ciudad Pineda (San Juan del Sur) y La Virgen, nuevas poblaciones atestadas de extranjeros, surgen en los extremos del camino del tránsito en el istmo de Rivas, mientras San Juan de Nicaragua (San Juan del Norte o Greytown), en el Caribe, se “americaniza” por completo bajo la bandera mosquita sostenida por los cañones de la marina de guerra británica. Hasta el alcalde de Greytown, Mr. Thomas Martin, es ciudadano norteamericano, aunque “naturalmente ferviente defensor de los intereses del Reino Mosco”.<sup>22</sup>

Para diciembre de 1852, los vapores lacustres y fluviales en treinta viajes de ida y vuelta han transportado 19.000 pasajeros con sus equipajes a través de Nicaragua, más un millón de libras de carga, más un millón de dólares del oro de las minas californianas, más los pasajeros y carga locales. Entre el 1 de enero y el 27 de junio de 1853, los vapores de la Compañía del Tránsito de Nicaragua transportan 5.650 pasajeros a San Francisco y 4.272 californianos de regreso al Atlántico. De allí en adelante, el ritmo se mantiene en alrededor de 2.000 pasajeros mensuales.

En San Juan de Nicaragua los pasajeros no bajan al pueblo sino que transbordán directamente del vapor de Nueva York o Nueva Orleans al vaporcito fluvial—el *Morgan, Scott, Wheeler, Routh, Hunt, Bulwer* o *White*—que los lleva hasta El Castillo. Allí cruzan a pie las 500 yardas del raudal y abordan otro vaporcito—el *Ogden*, que los lleva hasta “Change Bend”, al otro lado del raudal del Torio, donde transbordán al vapor lacustre *San Carlos* o *La Virgen*, en el que cruzan el lago.

