

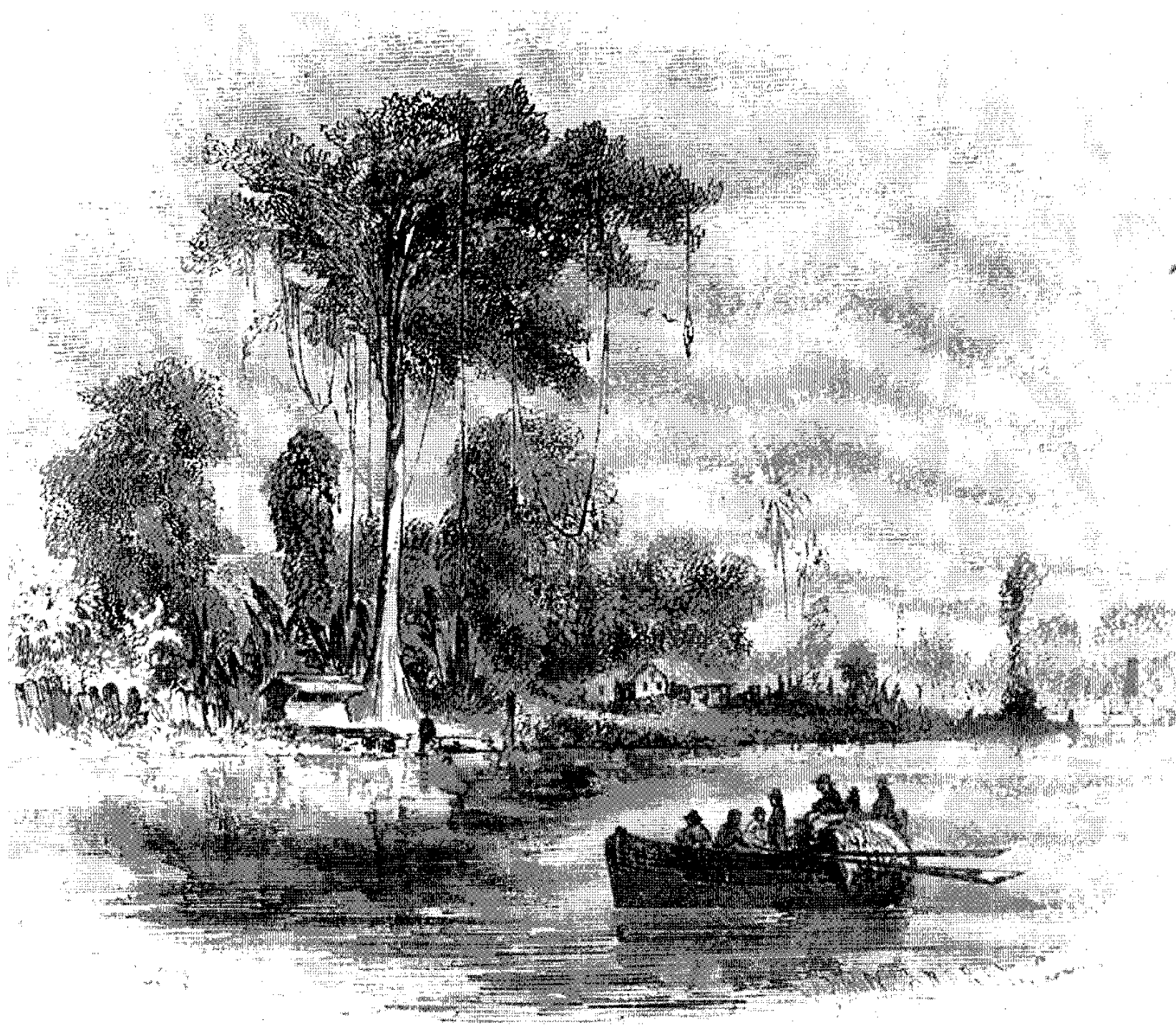
La isla de Leefe

AUNQUE DAÑADO YA DOS VECES por la mano del hombre, San Juan de Nicaragua sigue siendo un buen puerto en 1851: la bahía cubre un área de 881 acres, de los cuales 240 acres tienen 18 a 28 pies de profundidad en marea baja.³¹ Entre el 30 y el 40 por ciento del río madre desemboca en ella; el 60 y pico por ciento se lo lleva al mar el Colorado.³²

Durante la Guerra Nacional contra el filibustero William Walker, en enero de 1857 los costarricenses le quitan al invasor todos los vapores fluviales y lacustres del río de San Juan y del lago de Nicaragua, se cierra el tránsito, y el primero de mayo Walker se rinde en Rivas y retorna derrotado a Estados Unidos. Temeroso de nuevas invasiones filibusteras, el Gobierno de Nicaragua no permite que se reanude el tránsito después de terminada la guerra.

En esa época el súbdito inglés Mr. John Leefe es dueño de la isla Concepción en la bifurcación del Colorado, con título otorgado por el Rey Mosco. La bautizan “isla de Leefe”, (antes “isla de Kirkland” cuando era de Mr. William P. Kirkland, y antes “Cook’s Post” en el mapa de Campbell de 1780).³³ A su arribo en Nicaragua, el Ministro norteamericano John Hill Wheeler desembarcó en la isla el martes 26 de diciembre de 1854 y anotó en su diario íntimo: “Bajamos en la isla Kirkland en la que John Leefe, un inglés, reside—quien nos acompañaba. Encontré la isleta como una perfecta joya de cerca de 16 acres. Siembra plátanos y bananos y tiene una huerta de naranjas—obtiene de la venta de sus plátanos, etc., cerca de \$ 1,000 al año, sin otra mano de obra que la suya. Encuentra la demanda mayor que la oferta.”³⁴

Presionado por la depresión económica que sobreviene al cerrarse el tránsito, Leefe despala los treinta árboles de cedro de Concepción, y los exporta. (Véanse las cartas de Zeledón y Green a Ouseley en las páginas 59 y 60, y los informes del ingeniero Sonnenstern en las páginas 61 y 62). La isla se



Isla de Leefe en 1854.

desmorona al secarse las raíces, y la subida del río se la lleva en pedazos durante el siguiente invierno. Los vecinos de Greytown la ven pasar por la bahía, rumbo al mar, y el corresponsal del *New York Herald* lo reporta el 30 de agosto de 1858 (“Noticias de Centroamérica” en la página 58):

Gran inundación en Greytown.

Recientemente hemos tenido repeticiones de las escenas del diluvio, sin descanso, en acuarelas. El río San Juan ha subido como ocho pies sobre su marca de invierno, y ha arrastrado islas, casas, bongos y gente, en la mayor profusión. Se llevó la isla de Leefe. Al pasar flotando por aquí las casas, las gallinas iban sobre las vigas del techo, bien alto y secas. Mr. Deasman se quedó en su hogar hasta que el agua cubrió la mesa en que se habían subido su esposa e hijos, y entonces embarcó a la familia en una canoa que tenía lista y se los trajo a Greytown. Unos cuantos nativos se ahogaron.

Al desintegrarse la isla frente a la bifurcación, el 90% de las aguas se desvía ya por el cauce del Colorado. Cuando un ingeniero norteamericano los examina y mide en 1873, el Colorado tiene 1.200 pies de ancho y diez pies de hondo en la bifurcación, y el brazo del Bajo San Juan apenas 324 pies de ancho y seis pulgadas de profundidad. Un cenagal. (Véase el reporte del Comandante Lull en la página 63).

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. Los buques de guerra norteamericanos e ingleses atestiguan día a día el desastre.

Cuando la nave británica *Valorous* entra en la bahía de San Juan de Nicaragua el 16 de noviembre de 1858, ancla junto a sus hermanas fragatas a vapor *Leopard* y *Basilisk*, surtas a corta distancia la una de la otra y de los barcos de guerra norteamericanos *Jamestown* y *Savannah*.³⁵ Otro buque yanque, el *Roanoke*, barco insignia de la escuadra norteamericana

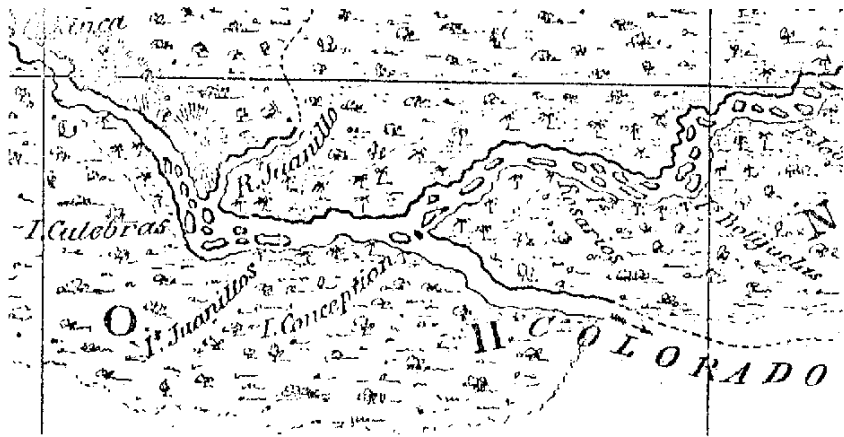
del Atlántico, llega el 25 de noviembre. Su calado no le permite entrar en la bahía, y cuando azota un Norte, anclado afuera, “sufrió más daños en los cuatro días que estuvo allí, tanto en su casco como en los mástiles y aparejos, que en una docena de viajes trasatlánticos en invierno”. El jefe de la escuadra

para que pudiera salir de allí a tiempo. Eso lo ejecutará inmediatamente y fondeará afuera. La fragata de vapor inglesa *Valorous* salió de la bahía el 10 de los corrientes y entonces había la profundidad de los días anteriores, o sea 23 pies. El capitán Jarvis reporta que el 17 sólo había 22 pies de agua en la

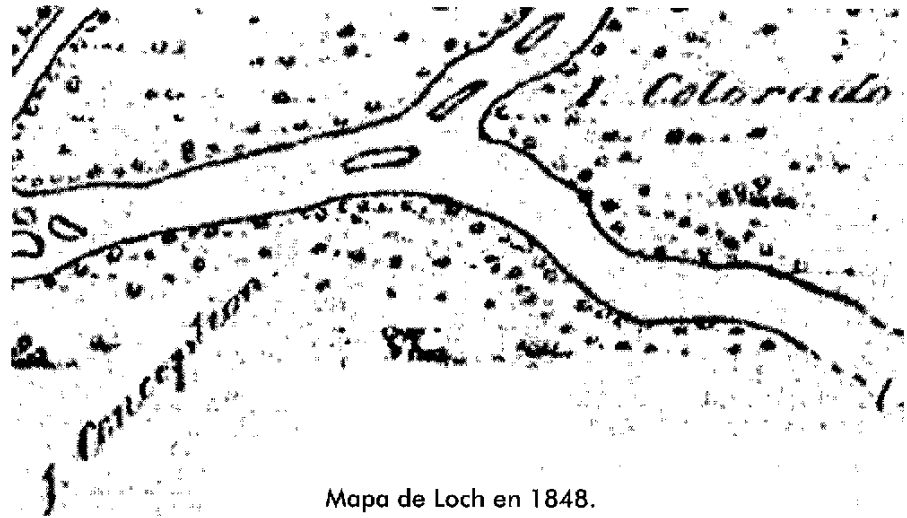
barra.” (Página 58).
El capitán Jos. R. Jarvis del buque de guerra norteamericano *Savannah*, surto afuera, informa el 4 de enero de 1859 al Secretario de la Marina Isaac Toucey: “El 26 de diciembre logré sacar este barco de la bahía de Greytown,



Mapa de Baily en 1840.



Mapa de Von Bülow en 1847.



Mapa de Loch en 1848.

James Mc Mc Intosh, continúa: “Ninguna embarcación cuyo calado sea demasiado grande para entrar en la bahía debe quedarse allí entre noviembre y marzo. Mr. Burton, el práctico del puerto, ahora me informa que recientemente sondeó minuciosamente la barra y que, constantemente, lo más que consiguió fueron 23 pies de profundidad; pero que ocasionalmente, a como fue el caso cuando hace algún tiempo entró al puerto el *Savannah*, en dos ocasiones encontró 25 pies. Tales variaciones hacen muy peligroso el que este barco en ninguna ocasión entre en la bahía.” (Página 58).

Otros dos buques de guerra británicos, el *Cesar*, con 81 cañones, y el *Diadem*, con 32, arriban el 11 de diciembre y también anclan afuera al no poder entrar en el puerto que entonces se está llenando de arena. El jefe de la escuadrilla naval británica, capitán Charles Frederick, del *Cesar*, el 17 de diciembre informa al Almirantazgo: “El 13 de los corrientes se sondeó el canal que conduce a la bahía para ver si podía entrar el *Diadem*. Su calado es de 21 pies 6 pulgadas, y no se pudo encontrar ninguna agua más profunda que ésa para que entrara con seguridad. El 16 sondearon de nuevo el canal, pero sin lograr mejores resultados por lo que se decidió no correr el riesgo.” (Página 58).

Mc Mc Intosh informa desde Aspinwall el 20 de diciembre: “El paquebote inglés *Medway* llegó ayer de San Juan del Norte. El capitán Jarvis me reporta que a ese puerto llegaron los barcos de guerra ingleses *Cesar* y *Diadem*. También reporta que de pronto se está rápidamente llenando la entrada de la bahía. Ya desde que estuve allí se abrigaba cierto temor al respecto, por lo que le ordené que vigilara la situación constantemente,



aunque siento informarle que encallamos momentáneamente al salir. Sin embargo, el mar estaba quieto, por lo que no sufrimos ningún daño. Estuvimos pegados en la barra como quince minutos. Desde el 21 de noviembre, Punta Arenas se ha prolongado hacia el oeste como 270 pies, convirtiendo así el canal en una entrada muy angosta. La profundidad del canal también ha disminuido alrededor de un pie desde el 11 de diciembre, lo que dificultará el pase a cualquier embarcación, fuera de las pequeñas y de los vapores de poco calado.” (Página 59).

Una Comisión integrada por los capitanes y segundos oficiales de los barcos de guerra británicos *Diadem*, *Valorous* y *Cesar* reporta el 10 de febrero de 1859: “Encontramos que los cambios que han ocurrido, tanto en la profundidad como en la configuración de la bahía, en los últimos 30 años, son de una gran magnitud, y opinamos que las fuerzas que han producido esos cambios y también la reciente rápida extensión y alteración del banco de arena son tan grandes, que, eventualmente no podrán ser controladas por medios artificiales.” (Página 59). B. Squire Cotrell, Agente Comercial de los Estados Unidos en San Juan del Norte, informa al Secretario de Estado Lewis Cass el 26 de febrero de 1859:

Desde hace varios meses, la bahía de este puerto se ha estado llenando, y su entrada se ha vuelto gradualmente más angosta y menos profunda, hasta el punto que ahora sólo pueden entrar embarcaciones de muy poco calado. Esta misma mañana me comunicó el práctico del puerto que ayer en la tarde sólo había quince pies de agua en la entrada, comparado con veinticinco pies que indicaban los sondeos hace seis meses. Las instalaciones de la antigua Compañía del Tránsito en Punta Arenas han sido arrasadas por las aguas, una después de otra, y ahora sólo queda en pie un cobertizo, y aun éste está en una situación muy precaria. El mar abrió un boquete de varios centenares de

yardas de ancho a través de todas las instalaciones de la compañía, por el que ahora cruzan cuando les da la gana las lanchas de los barcos de guerra que están anclados fuera de la bahía, ahorrándose así la mitad de la distancia para llegar al fondeadero principal del puerto, cerca de la ciudad. A menos que pronto ocurra un cambio favorable, me temo que se arruinará éste que ha sido un magnífico puerto... (Página 59).

El Comandante C. H. Kennedy del barco de guerra norteamericano *Jamestown*, surto fuera de la bahía, informa el 1 de agosto de 1859: "Solamente hay ocho pies de agua en la barra, que ahora se extiende desde la punta de la lengüeta hasta la tierra firme; pero, como tanto el agua de la bahía como la de la barra se encuentra dos pies más alta de lo acostumbrado, debido a las inundaciones, se puede decir que la profundidad del agua en la barra sería menos de seis pies si el agua tuviera su nivel normal. La entrada de Scott está otra vez abierta y por allí pasan las lanchas cuando el tiempo está calmo." (Página 60).

Thomas Bell, Agente Comercial de los Estados Unidos en San Juan del Norte, informa al Secretario de Estado Lewis Cass el 1 de diciembre de 1859: "... han ocurrido tremendas inundaciones en el río San Juan, las que me duele decir que han contribuido a empeorar la situación más que nunca. Se calcula, que de las enormes cantidades de agua que recibe el San Juan de sus numerosos tributarios arriba del Colorado, por lo menos el 80% se desvía en el cauce de éste que actualmente ya es un río de considerable y creciente magnitud." (Página 60).

Finalmente, Bell informa el 16 de enero de 1860: "... El puerto y el río San Juan han sido declarados intransitables para efectos comerciales, a menos que se gasten unos tres millones de libras esterlinas para mejorarlos. Por ese motivo los ingleses han escogido a Monkey Point, y lo han inspeccionado y aprobado para que sea la terminal de un ferrocarril que se construirá bajo auspicios británicos..." (Página 60).

La ruina súbita que sobreviene al que fuera excelente fondeadero, convierte al que antes era un magnífico puerto en una laguneta superficial. Dicho 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 de muchos siglos, su postrer etapa, brusca e irreversible, fue causada por actos humanos, intencionales unos y accidentales otros.

Por otro lado, la ruina del puerto San Juan de Nicaragua hace que Inglaterra devuelva el cadáver al legítimo dueño y junto con los despojos devuelve también a Nicaragua y Honduras toda la costa Atlántica llamada Mosquitia.



El Tratado de Managua

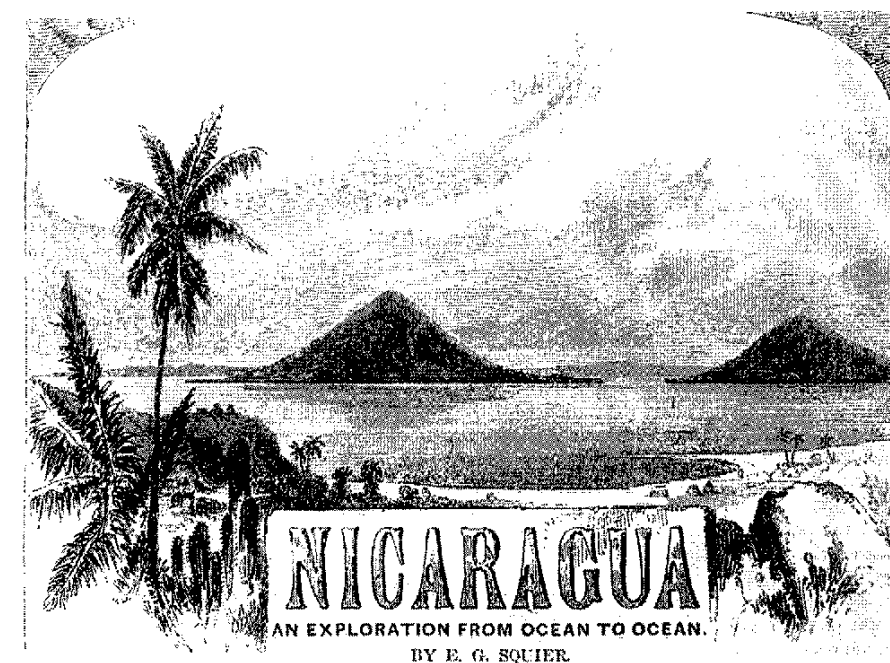
SIR WILLIAM GORE OUSELEY, Caballero Comandante de la honorabilísima orden del Baño, Enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario de Su Majestad Británica en misión especial a las Repúblicas de Centroamérica, llega a León, vía Liverpool, Nueva York, Washington, Nueva York, San Juan del Norte, Aspinwall, Panamá y Realejo, el 21 de diciembre de 1858, catorce meses después de haber salido de Londres. Cuatro semanas después, a pesar de perder el tiempo en las vacaciones de Navidad y Año Nuevo, el 18 de enero de 1859 ha ajustado y firma un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación con el Ministro de Relaciones Exteriores nicaragüense don Pedro Zeledón, y el Congreso en Managua lo ratifica el 21 de febrero. Ouseley también presenta el borrador de un segundo tratado en el que Inglaterra reconocería la soberanía nominal nicaragüense sobre San Juan del Norte, a cambio de que Nicaragua reconociera al puerto libre autónomo de Greytown, las concesiones de tierras hechas por el rey mosco, y la independencia de la Mosquitia (cuyas fronteras las demarcarían los moscos y los nicas con la intervención de un Comisionado inglés). Nicaragua, bajo el gobierno del Presidente Martínez, rechaza la propuesta, Londres entonces rechaza el Tratado de Amistad, y Ouseley se va a San José, a firmar tratados con Costa Rica.³⁶

Otro diplomático británico, Charles Lennox Wyke, el 30 de abril de 1859 firma un tratado con el Ministro de Relaciones Exteriores guatemalteco don Pedro de Aycinena en el que Guatemala reconoce la soberanía británica sobre Belice. Cuando Wyke regresa a Londres, casi junto con él llegan los informes de las fuerzas navales británicas en Greytown anunciando la ruina del puerto. La política inglesa cambia de inmediato, y a Wyke lo envían de vuelta a Centroamérica a firmar con Nicaragua lo que pocos meses antes el Ministerio de Relaciones Exteriores le había ordenado a Ouseley no hacer. En el camino Wyke se detiene en Comayagua y el 28 de noviembre de 1859 firma un tratado con don Francisco Cruz, representante de Honduras, por el que Inglaterra reconoce incondicionalmente que las Islas de la Bahía le pertenecen a la República de Honduras, y también reconoce incondicionalmente que el territorio hasta entonces ocupado o en posesión de los indios moscos dentro de las fronteras hondureñas, cualesquiera que éstas sean, le pertenecen a Honduras y son de su soberanía.³⁷

Prosiguiendo hacia Managua, el señor Charles Lennox Wyke, Caballero de la honorabilísima orden del Baño, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Su Majestad Británica en misión especial a las Repúblicas de Centroamérica, y el Ministro de Relaciones Exteriores nicaragüense don Pedro Zeledón, el 30 de enero de 1860 firman en Managua un tratado en el que Inglaterra asimismo reconoce la soberanía de Nicaragua en todo el territorio nacional.³⁸ Se le conoce como el Tratado de Managua. El 1 de enero de 1861,

el Gobierno de Nicaragua, por medio de su comisionado don Ramón Sáenz, formalmente toma posesión de San Juan del Norte en conformidad con lo acordado en el tratado Zeledón-Wyke.³⁹ Para entonces San Juan no tiene valor alguno para Inglaterra, ni para nadie, pues ya ni siquiera es puerto.

En otras palabras, la ruina de San Juan de Nicaragua presto arregla el asunto que había tentado y retado a las potencias marítimas durante más de una década. Sin embargo, el Tratado de Managua será la base jurídica internacional para que Nicaragua logre la reincorporación real y legal de la Mosquitia, poco antes de concluir este mismo siglo Diecinueve.



Nicaragua: Exploración de mar a mar, por E. G. Squier.

