

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

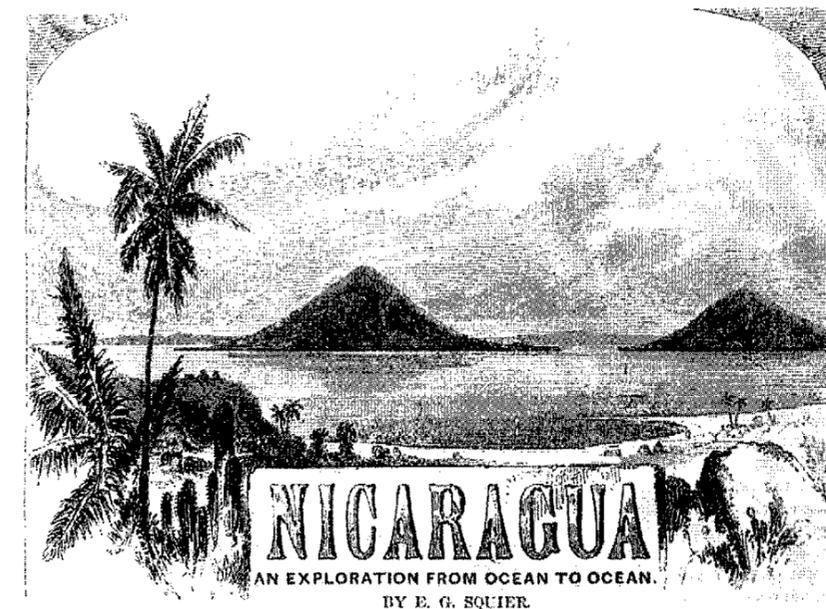
SIR WILLIAM GORE OUSELEY, Caballero Comandante de la honorabilísima orden del Baño, Enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario de Su Majestad Británica en misión especial a las Repúblicas de Centroamérica, llega a León, vía Liverpool, Nueva York, Washington, Nueva York, San Juan del Norte, Aspinwall, 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 reconozca 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.

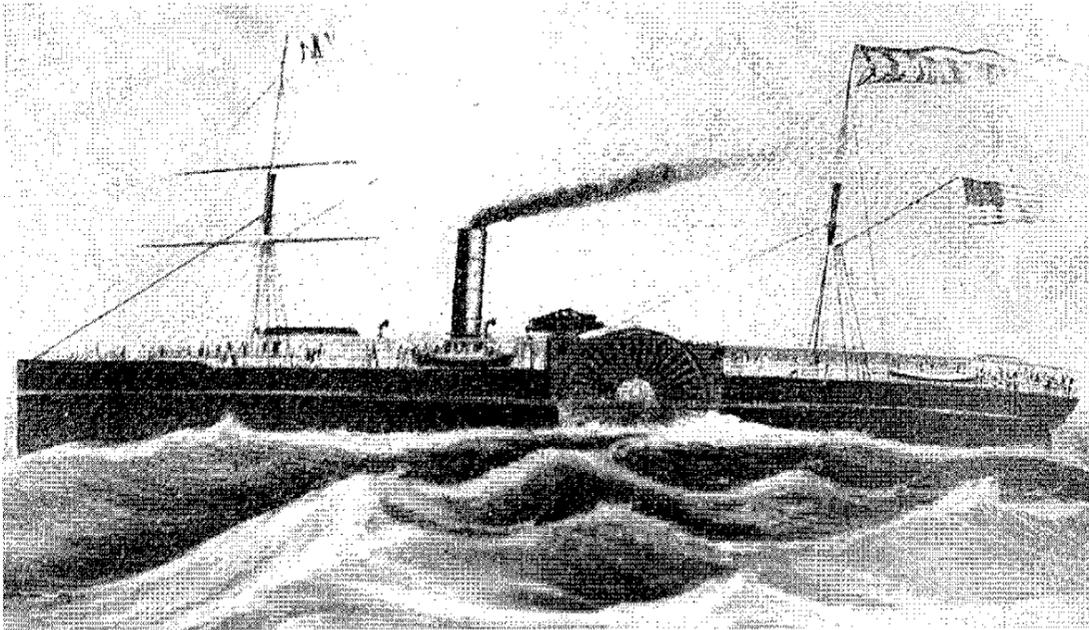
En otras palabras, la ruina de San Juan de Nicaragua presto arregla el asunto que había tentado y retado a las potencias marítimas durante más de una década. Sin embargo, el Tratado de Managua será la base jurídica internacional para que Nicaragua logre la reincorporación real y legal de la Mosquitia,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



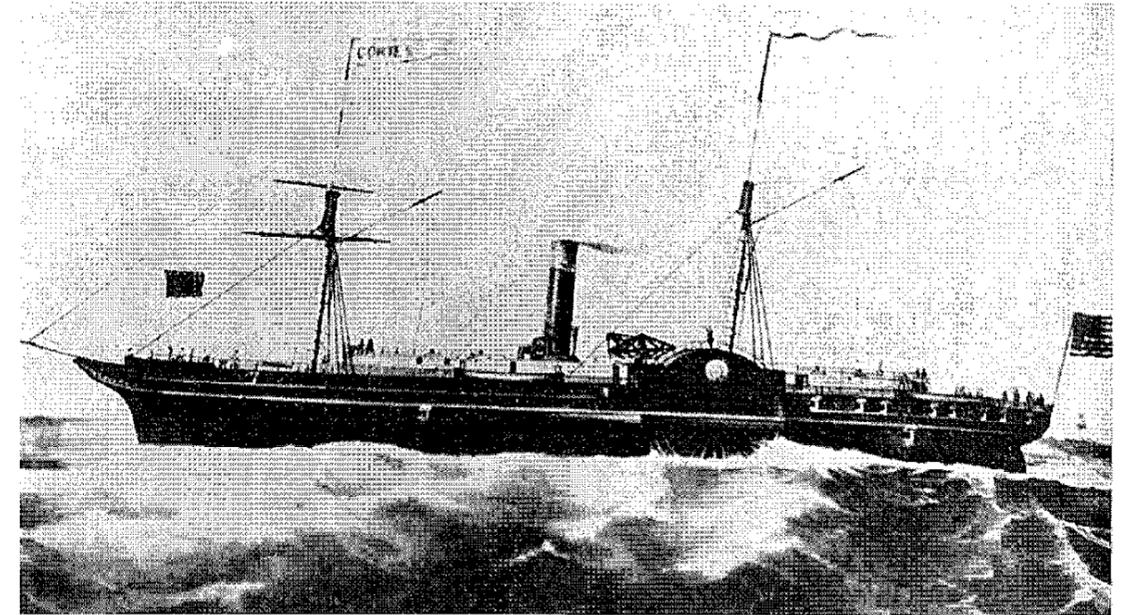
Nicaragua: Exploración de mar a mar, por E. G. Squier.



La Compañía del Tránsito en 1851-1857.



Vapor *Star of the West* entre Nueva York y San Juan de Nicaragua.



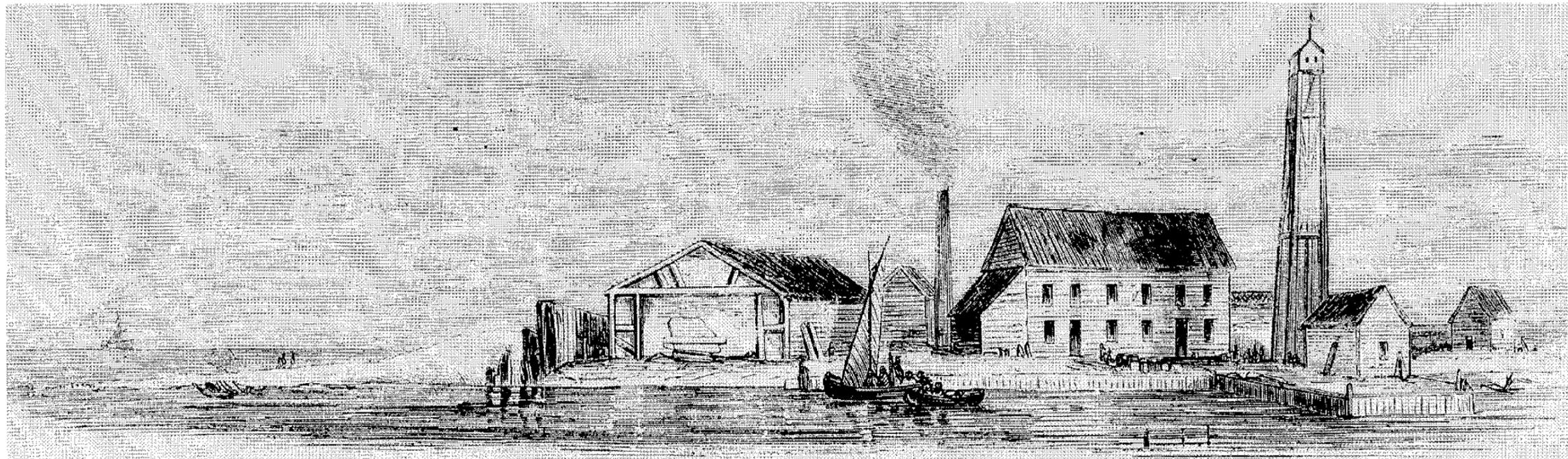
Vapor *Cortes* entre San Juan del Sur y San Francisco.

Walker llega a Nicaragua en 1855 y se apodera de la Compañía del Tránsito.

Costa Rica le quita los vapores durante la Gerra Nacional y el tránsito se cierra en 1857.

Cuando en 1862 se reanuda la ruta, los daños sufridos en 1859 por la bahía y el río le impiden competir con Panamá.

El último pasajero del Tránsito se aleja de nuestras costas en abril de 1868.



Terminal de la Compañía del Tránsito en San Juan de Nicaragua en 1855.