

Raudales, bajíos y Corsarios

LA CASA DE LA CONTRATACIÓN de Sevilla no hace nada para hacer navegable el Desaguadero de Nicaragua ni hace por dicha Provincia la contratación con la Mar del Sur, a lo que se suman los corsarios ingleses que en la segunda mitad del Siglo XVI paralizan temporalmente la navegación por el río de San Juan de Nicaragua. Así le comunica el Obispo de Nicaragua a Su Majestad en carta fechada en León el 12 de enero de 1578 “El Desaguadero de Granada por donde de Tierra Firme se proveya esta gobernación con la navegación de las fragatas, ha cesado a causa que ynghleses corsarios se han desvergonzado acometerlas y robarlas, como han hecho a todas las que por aquella vía navegaban” (Véase la página 41).

El cese de la navegación es temporal, como se aprecia en carta a Su Majestad del Lic. Diego García de Palacios, Oidor de la Audiencia de Guatemala, fechada en El Realejo el 17 de abril de 1579, en la que se destaca de nuevo la difícil navegación del río durante el verano “Este Desaguadero se anda con fragatas que piden quatro o cinco palmos de agua, y desde los postreos de diciembre hasta todo mayo se sube mal por él, porque como acá es tiempo de verano, no tiene el agua que es menester, conviniendo se a andar en los otros meses” (página 42).

La situación hacia finales del Siglo XVI se expone en la crónica que en 1586 escribe Fray Alonso Ponce, Comisario General en las Provincias de Nueva España (página 42).

El Licenciado Batolomé de la Canal de la Madrid, Fiscal de la Audiencia de Guatemala, en carta a Su Majestad fechada el 17 de abril de 1602 detalla la navegación por el río de San Juan de Nicaragua al comenzar el Siglo XVII (página 42). Un año después, el 17 de abril de 1603, de la Madrid informa a Su Majestad que “En el fuerte que se hizo en el Desaguadero de Nicaragua y para su fundación se gastaron de la Caja de aquella provincia más de diez y seys mill pesos, sin lo que se deve a los soldados de sus pagas. Pedí en la Audiencia, que ya había cesado aquel presidio, que se mandasen tomar las quantas” (Página 43).

El 23 de enero de 1620, Diego de Mercado, de nación flamenco, con doce años de servicio en la administración de la pólvora en la Ciudad de Guatemala y otros servicios en las armadas reales en diversos viajes y ocasiones, relata la situación en carta dirigida al Rey Don Felipe III (Véase la página 43).

En 1637, el fraile inglés Thomas Gage, en su retorno de Guatemala a Europa, pasa por Nicaragua, pensando salir al Atlántico por el río San Juan. Se lo impiden los bucaneros que acechan en la Mar del Norte y se ve obligado a continuar por tierra de Granada a Cartago, Costa Rica. Cuando finalmente llega a Inglaterra, escribe un libro que publica en 1648 (Véase lo pertinente al

Río de San Juan de Nicaragua en la página 44).

Sebastián Ramírez, Procurador General de la Provincia de Nicaragua, expone el problema de la navegación del río ante el Consejo de las Indias el 17 de Julio de 1649 (Véase la página 45).

En resumen, a mediados del Siglo XVII el mayor trato de la Provincia de Nicaragua es el de las fragatas que del puerto de la laguna de Granada corresponde a los de Portobelo y Cartagena, por donde sus vecinos de las cuatro ciudades que contiene y los indios son proveídos de los géneros y mercaderías de Castilla de que necesitan, y se tiene salida de sus frutos, y esta navegación de fragatas se hace por indios pilotos prácticos del río del desagüe, que las llevan en los bancos de arena y bajíos, y que con las pestes que ha habido, el trato de estas fragatas y su comercio con Cartagena y Portobelo está a punto de cesar por no haber piloto que las lleven y saquen de la laguna por aquel río.



San Carlos de Austria

EL 30 DE JUNIO DE 1665 una banda de bucaneros y misquitos al mando del capitán John Morris entra por el río San Juan y sorprende y saquea Granada a plena luz del día. Las autoridades enseguida envían a don Juan Fernández de Salinas con órdenes de construir dos torreones guarnecidos de artillería en las bocas del San Juan y el Taure para impedir nuevas invasiones.

En 1666, don Juan de Salinas decide que en vez de dichas torres es mejor construir un fuerte o empalizada en la confluencia del río Pocosol con el San Juan, al cual bautiza San Carlos de Austria. De ahí en adelante, el Pocosol se llama río San Carlos, y en 1668 la Real Justicia en Guatemala inicia causa de oficio contra don Juan por haber contrariado sus órdenes (Véanse los pasajes transcritos en la página 46).

En 1670, el pirata llamado Príncipe Lubborough, guiado por el indio Juan Gallardo (*Gallardillo*), sube por el río San Juan con 200 hombres, toma en el

trayecto la empalizada denominada Fuerte San Carlos, defendida por 37 mosqueteros, y de nuevo saquea a Granada. Presto se hacen nuevos estudios que conducen a la construcción del Castillo de la Inmaculada Concepción en la llamada Casa del Diablo o raudal de Santa Cruz (que en adelante se llamará raudal del Castillo) para impedir futuras invasiones enemigas por el río San Juan.

El 15 de febrero de 1673 se hace el reconocimiento de las bocas del río. (Véase el informe en la página 51). Ahí constan las declaraciones del capitán Martín Andújar (página 51), del piloto Fernando Romeo (página 51), del piloto Luis de Peñalta (página 52), de Juan Romero Tamaris (página 52), de Juan Medina Cotto (página 53), diversos autos y testimonios (páginas 53 y 54) y el voto y parecer del Maese de campo Don Juan López de la Flore (página 54).

Dicho estudio establece que el río de San Juan de Nicaragua hace cuatro bocas a la mar. La principal es la del Taure pero la más usada por su apacible puerto es la del brazuelo llamado San Juan, que es por donde entran las fragatas, la tercera, del brazuelo Jaramillo, permite la entrada de lanchas y canoas, y en la cuarta, del río Colorado, pueden entrar embarcaciones pequeñas.



El Río Colorado

EL RÍO COLORADO billa por su ausencia en todos los documentos anteriores a 1668 que logré encontrar. Hasta esa fecha, sólo se mencionan dos bocas del Desaguadero: San Juan y Taure. En febrero de ese año, en la causa fulminada de oficio de la Real Justicia contra don Juan Fernández de Salinas, se lee

la última boca y más ignota es la del Río Colorado que unas y otras si supieran se quejaban de Don Juan de Salinas que habiendo salido al caso no las quiso hacer merced de berlas: la boca que refiero sale del Río Grande a dos leguas antes de llegar a la mar por la parte del Sur por la qual me refirió mi hermano el Capitán Paniagua que estando de ynberrnada por no poder salir con su fregata en la boca de Taure entro en una canoa de su barco por el brazuelo que haze dicho río y por el naugeo dos días sin hallarle salida por que como a quatro leguas dize dio con unas lagunas tan grandes que el agua estaba estanque y sin corriente a parte ninguna de suerte que temió y los que fueron con el se perdieron y se boluieron sin hallar salida abiendo dado con tan grande balsadas de palos que le fue necesario en muchas partes subirse encima dellos y anegar la canoa para pasalla por debaxo no obstante ay quien dize que a entrado por esta boca y salido a la mar y que este brazuelo se encuentra con un río que baxa de Costarica que por ser en agua deste color se llama Río Colorado que su boca o baxa a la mar muestra ser baxa por lo mucho que en ella ampolla la mar (Véase la página 46).

En 1673, el capitán Martín de Andújar declara “que como hombre práctico

que ha bajado deste río a semejante función save que de dicho río se forman quatro vocas, que en distrito de doze leguas salen a la mar, y todas se comunican con este brazo y con el de Taure, que es el principal del desagadero Y dichas quatro vocas, son esta de San Juan, la de Taure, río Colorado, y Jaramillo, todas navegables Y que aunque es verdad, que esta de San Juan se frecuenta mas, es por ser la entrada mas apasible pero no porque las demas dejan de ser navegables” (Véase la página 51)

El piloto Fernando Romero en esa misma fecha lo expresa con estas palabras: “el río Colorado tiene tambien su boca capaz de embarcaciones de dicho porte [lanchas y piraguas] y se comunica con el de Taure a distancia de dos leguas la montaña adentro” (página 51) El piloto Luis de Peralta confirma que en el Río Colorado pueden entrar “embarcaciones pequeñas” (página 52) El testigo Juan Romero Tamaris dice que “el Río Colorado tiene tambien su boca capaz de embarcaciones de dicho porte [lanchas y canoas] y se comunica con el de Taure, dos leguas de la montaña adentro” (página 52) El testigo Juan Medina Cotto confirma que “el Río Colorado tiene tambien su boca capaz de embarcaciones de dicho porte [lanchas y canoas] y haze vaya a la mar, comunicandose con el de Taure a dos leguas de distancia” (página 53)

EN EL SIGLO XIX, cuando el Colorado se ha convertido en el mayor ramal del San Juan, diversos autores narran que la mano del hombre intervino en el último tercio del siglo XVII para causar el cambio En el proyecto Rouhaud presentado al gobierno de Nicaragua en 1837 se lee

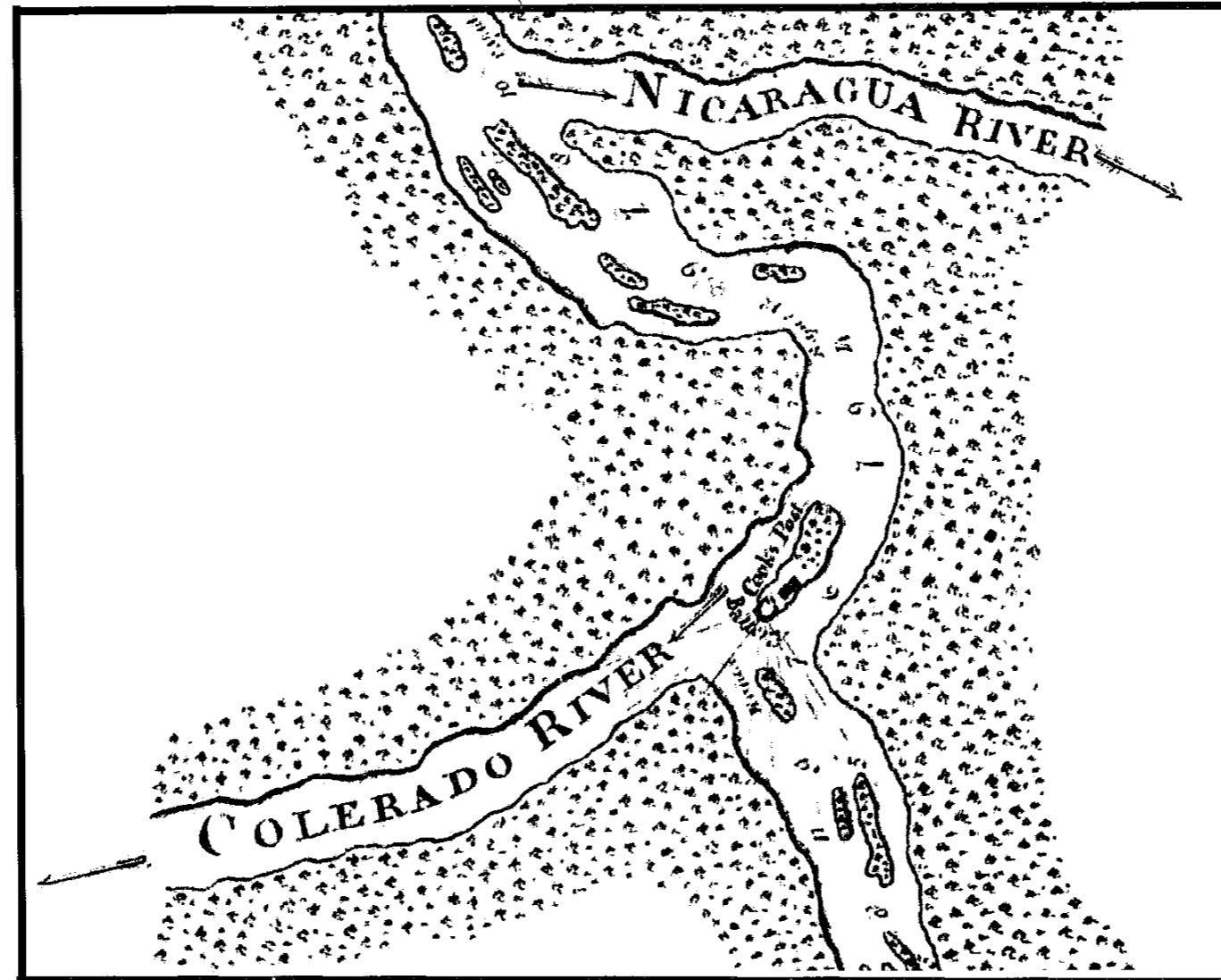
nuestro proyecto no es por decirlo así, sino reducir las cosas á su antiguo estado, es decir al mismo en que se hallaban ántes de 1685, hace 155 años, tiempo en que el río San Juan abrió una segunda desembocadura que se llama el río Colorado, cerca de 4 leguas del mar de las Antillas, por donde se escapan mas de 4 quintas partes de sus aguas y no deja sino un fondo bajo de arena y fango en la travesía hasta el puerto de San Juan, en el cual se hallan, solo 4 pies de agua en la estación de la seca

Es una tradición entre las gentes del país, que el río San Juan era navegable en otro tiempo; que las fragatas, bergantines, goletas &c remontaban el río, y venían á anclar al puerto de las islas de Granada (página 55)

Reflexionando sobre la defensa del país adoptada por los españoles, es fácil concebir que en otro tiempo naturalmente el río San Juan no debía hallarse en el estado en que se halla actualmente Esta idea nos condujo pues á registrar los archivos de Granada para indagar si la tradición sobre la antigua navegación del río San Juan era verdadera ó falsa, y á fuerza de indagaciones, efectivamente hemos descubierto que este hermoso río fué navegable hasta 1685 Tenemos en nuestro poder documentos que comprueban que en Granada había todos los años una feria á donde se veían concurrir de 14 á 18 buques de comercio, que solían venir de Europa y hacían escala en Cartajena de Indias y en

Portobelo, ó bien pertenecían á negociantes de estas dos plazas Tambien hay documentos que dan algunos pormenores sobre las mercancías propias para el país, así como los tesoros que de él se extraían

El 16 de Noviembre de 1648 la fragata española nombrada *El Dulce nombre de Jesus y Nuestra Sra del Rosario*, manejada por el capitán Fernando Mejía, llegó al puerto de las Islas de Granada, á donde fué á hacerle la visita de costumbre el gobernador de la provincia de Nicaragua D Miguel de Albisú En esta misma época y el mismo día, el gobernador hizo tambien la visita á la fragata *Nuestra Sra del Carmen y El Espíritu Santo*, capitán



Bifurcación del Colorado en 1780, plano por el teniente inglés John Campbell

Lorenzo de Panyaguas

El 14 de Agosto de 1694 [1649], es decir, el año siguiente, la fragata *Nuestra Sra del Rosario y Santa Cruz* anclada en el mismo puerto, fué igualmente visitada por el gobernador Albisú

El 14 de Enero de 1667 la fragata española llamada *El Apóstol Santiago*, se hallaba en el puerto de las Islas de Granada con un cargamento para Portobelo y Cartajena, al mando de Antonio de la Ceida

La navegación del río San Juan continuó así para las fragatas bergantines y goletas, pero mas para los primeros que para los últimos, hasta 1685 (según lo hemos manifestado antes,) época en que un bergantín español que pertenecía á D Tomas Gomez de Portobelo, salió de este puerto para

Granada, con un cargamento de anclas, cables y preparativos de guerra para la escuadra española del mar del Sur, remontó con su cargamento hasta Granada donde le depositó, y á la vuelta no pudo bajar sino descargado porque la desembocadura del Colorado se había abierto y había falta de agua en el río Despues de este año el espacio del río San Juan, comprendido entre el Colorado y el puerto de San Juan, ha disminuido su profundidad, se ha llenado de arena y cieno, no teniendo como se ha dicho ya, sino 4 pies de agua en los tiempos de seca La causa de la abertura del brazo llamado Colorado, que tiene 412 varas de ancho en su ramificación con el río San Juan, fué el haber obstruido este río

Cuando los filibusteros hacían la guerra al comercio español en el mar de las Antillas, extendieron sus estragos hasta las costas de la América-Central, y amenazaron invadir la hermosa provincia de Nicaragua Las autoridades del país temiendo una invasión de estos malhechores que habían difundido el terror hasta Granada, hicieron obstruir el río cerca de 4 leguas del fuerte San Juan, arrojando en él árboles y todo lo que podía impedir el paso de los grandes buques En la estación de las lluvias este río cae mucha agua que caen en sus márgenes ó que el desahoga, reforzando esta batería no solo con los árboles, sino tambien con la arena, el cieno &c que atastan siempre las ciénegas, y transformando la batería en una especie de calzada ó dique, que detuvo las aguas, y que no teniendo ya salida por el obstáculo que se les había puesto, se abrieron otro paso, que es el brazo llamado hoy río Colorado, lo que acaeció en 1685, como lo hemos dicho ya, y lo cual ha impedido que los grandes buques de comercio hayan podido desde entonces remontar este río (Página 56)

Por esa misma época, J Baily narra en sus “Apuntamientos”

Las obstrucciones que ahora impiden se haga un uso mas provechoso de este río son en primer lugar los raudales que acabamos de mencionar: en segundo la pérdida de agua ocasionada por la salida de este río, de otro que se llama Colorado, cerca de 17 millas mas arriba del puerto de San Juan, y en tercer lugar, el laberinto de pequeños islotes que por el espacio de 10 ó 11 millas se encuentran desde la salida del río Colorado, hacia abajo Se creó muy generalmente que este brazo del río fué ampliado de propósito por los españoles, aunque no se hace mención del tiempo en que sucedió, con el fin de que extrayendo esta grande porción de agua de la madre principal del río, de allí para abajo se hiciese mas difícil la navegación, pretendiendo de esta suerte poner á la ciudad de Granada á cubierto de ataques exteriores (Página 55)

El corresponsal del *New York Herald* escribe desde Granada el 15 de julio de 1850 “De acuerdo a la tradición, el Colorado es un río artificial que abrieron los españoles para impedir las invasiones de los ingleses por el San Juan” (página 57)

Ephraim George Squier discrepa y en 1852 anota en su libro *Nicaragua* “Se ha sugerido que los españoles de la época imperial abrieron o ensancharon la bifurcación del Colorado para impedir la entrada de embarcaciones hostiles por el San Juan Eso es a todas luces absurdo Sin duda alguna, el delta ha

existido en prácticamente su presente forma y condición durante muchos siglos” (página 57) Pero Pablo Levy en 1873 afirma en sus *Notas Geográficas y Económicas sobre la República de Nicaragua*

Al mismo tiempo [a comienzos de 1673] Fernando de Escobedo, ingeniero, examinó por orden real la parte baja del río, y mandó establecer resguardos fortificados en Batola, en las Balas (Banco del Diamante), en Machuca, en la isla que se encuentra en la confluencia del río San Carlos, á la embocadura del río San Francisco y á la del Sarapiquí, en la punta de Concepción, en la isla del Rosario y en el mismo puerto de San Juan. Se ensanchó al mismo tiempo la apertura del Colorado en su punto de desprendimiento del río principal, para disminuir la cantidad de agua que pasaba por el San Juan.

La denominación de “río” Colorado, dada a la rama meridional del delta del San Juan, es tanto más errónea que hasta ahora este error geográfico ha sido causa de graves complicaciones políticas entre las dos Repúblicas de Nicaragua y Costa Rica. El verdadero Colorado es un río todavía más importante que el Sarapiquí y de más de 100 millas de curso. Nace en las imponentes montañas del Huzú y del Turrialba, y corre primero al Norte, hasta las llanuras de Santa Clara. Allí se divide en dos brazos: el uno llamado río Sucio, se junta con el Sarapiquí, después de unas 15 millas de curso al O, el otro conservando el nombre de río Colorado, se inclina al NE y cae al mar por 10° 46' de latitud N. En este mismo punto recibe (izquierda) la rama meridional del delta del río San Juan, rama que antiguamente se llamaba río Jimenez ó Brazo del Colorado. Siendo mejor conocida aquella rama del San Juan que el verdadero río Colorado, se ha acabado con el transcurso de los tiempos, por darle el nombre impropio de río Colorado. Pero el mapa que acompaña a nuestra obra hace ver exactamente, y conforme a los estudios del sabio doctor Frantzius sobre aquella región, no solamente la posición relativa del río Colorado y del brazo Colorado, sino también los numerosos caños y lagunillas, entre los cuales se dividen todas esas aguas antes de entrar en el mar. (Véase página 63)

La “punta de Concepción” en que Escobedo establece un resguardo fortificado en 1673 no se vuelve a mencionar en el futuro. En su lugar aparece en los siglos XVIII y XIX la “isla Concepción” en la bifurcación del Colorado, sugiriendo que al ensanchar “la apertura del Colorado en su punto de desprendimiento del río principal”, allá por 1673 corran dicha punta y la convierten en isla.

No habiendo encontrado descripción alguna de la “punta de Concepción” ni el informe de Escobedo sobre la parte baja del río, esta hipótesis de la punta convertida en isla queda plausible pero sin confirmación.



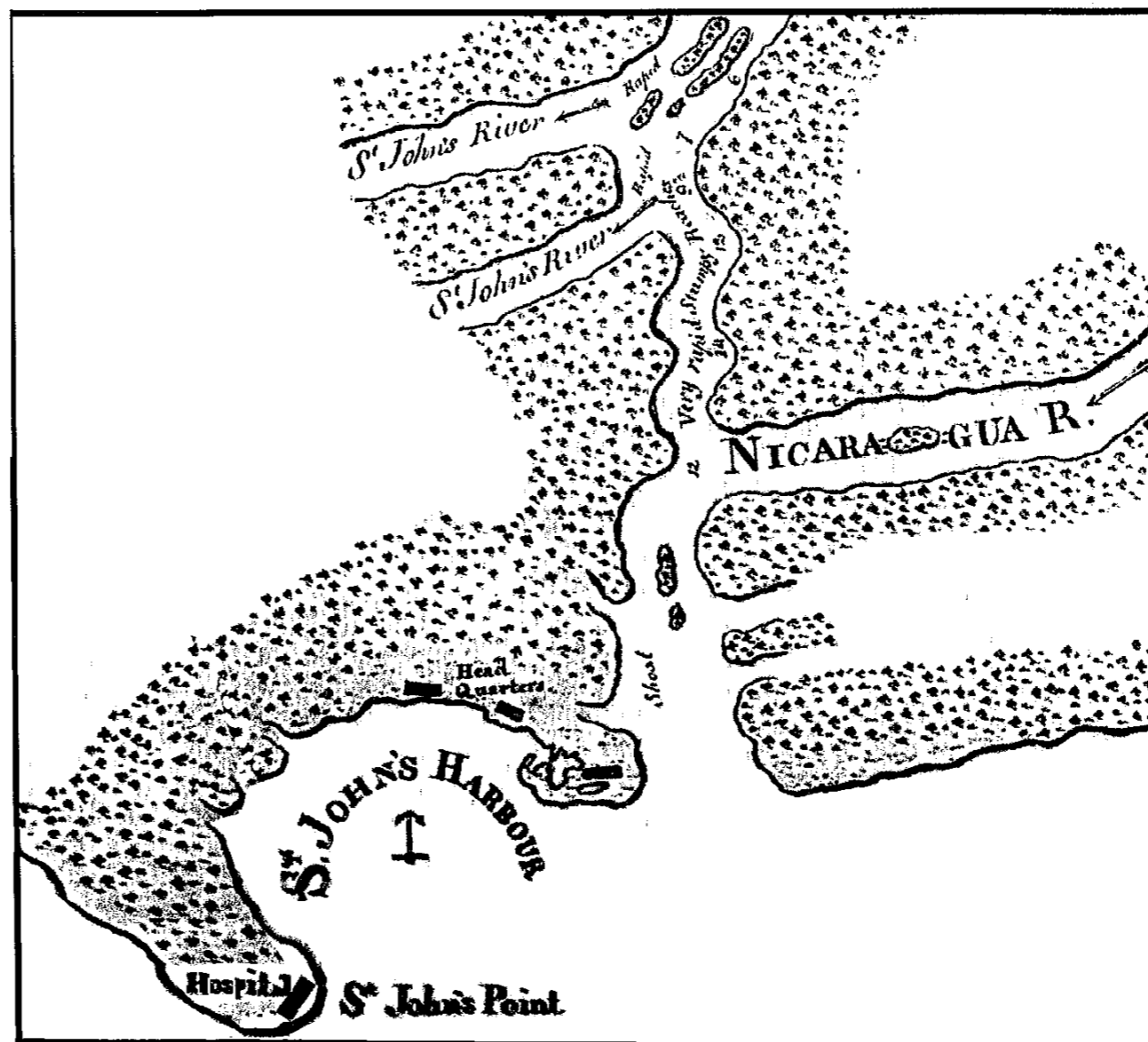
El Castillo de la Inmaculada Concepción

EL CAPITÁN GENERAL INTERINO Don Fernando Francisco de Escobedo en 1673 inicia la construcción del Castillo de Nuestra Señora de la Concepción frente al raudal de Santa Cruz (antigua Casa del Diablo) y el Gobernador de las armas y de lo político, Teniente de Capitán General Don Pablo de Loyola concluye los trabajos de edificación en 1675.¹¹ De ahí en adelante el raudal se

llama Raudal del Castillo y la fortaleza pone fin a las incursiones de los piratas por el río San Juan. (Los bucaneros presto cambian de ruta, trasladan sus operaciones a la indefensa costa del Pacífico, y por tercera vez en veinte años sorprenden y saquean Granada en abril de 1685)

Durante el siglo XVIII, la mayor amenaza para Nicaragua son las expediciones de las fuerzas regulares británicas auxiliadas por sus aliados zambos. Durante la campaña colonial de la Guerra de los Siete Años (1756-1763), los ingleses se apoderan de Manila, La Habana, Martinica, Grenada y Santa Lucía. En 1762 invaden Nicaragua por el río San Juan—dos mil ingleses y zambomisquitos—pero son rechazados en el Castillo de la Inmaculada. En la versión recogida y popularizada por algunos historiadores, el Castellano de la fortaleza don Pedro Herrera muere algunas horas antes del ataque. El sargento al mando va ya a entregarle las llaves del fuerte a los ingleses, cuando le detiene la mano la joven hija de don Pedro, Rafaela Herrera, de 19 años de edad. La doncella, frente al cadáver de su padre, “tomó ella misma el bota-fuego y disparó los primeros cañonazos, con tan feliz acierto, que del tercero logró matar al Comandante inglés y echar a pique una balandrita, de tres que venían en la flota.”¹² La joven Rafaela entra así a la Historia como la insigne heroína nicaragüense del período colonial.

Los documentos fidedignos de la época señalan que el Castellano fallecido en El Castillo el 15 de julio de 1762 se llama Don Joseph de Herrera y Sotomayor, que al atacar los ingleses el 29 del mismo mes y pedir la rendición de la fortaleza, el Alférez comandante de El Castillo don Juan de Aguilar y Santa Cruz se negó a entregar las llaves, y que al aproximarse un cayuco enemigo, “pidiendo licencia al Teniente la hija del difunto Castellano para dispararle un cañonazo, concedida, lo



Plano del puerto de San Juan de Nicaragua en 1780, por el teniente inglés John Campbell