

apuntó y disparó con tanto acierto, que de los muchos enemigos que estaban juntos, se vieron salir corriendo pocos. Con la confusión y estrago que causó este tiro con bala y metralla, pudo uno de los dichos caíbes mansos escaparse al Castillo, en donde aseguró el destioso grande que hizo el cañonazo, y que entre los muertos uno había sido un inglés de los principales, a quien le dió una bala en el pecho”¹³

En 1780, Inglaterra intenta otra invasión, esta vez más poderosa. El plan aprobado por el gabinete británico busca la conquista de Nicaragua, desde San Juan de Nicaragua hasta El Realejo, “cortando así la comunicación entre los territorios españoles de América del Norte y del Sur, y tomando posesión de la región entera, la única en la que se pueden unir los dos océanos por medio de un canal”¹⁴ Más de dos mil soldados ingleses y varios centenares de zambo-misquitos entran por el río San Juan el 14 de marzo al mando del Coronel John Polson, y 520 refuerzos llegan de Jamaica un mes después al mando del Brigadier General Stephen Kemble que asume la jefatura. El capitán Horatio Nelson al mando de la fragata *Hinchinbrook*, se enfrenta a la muerte en el San Juan, su primera campaña, con la misma sangre fría con que lo hará años después en la última, en Trafalgar. El Castillo de la Inmaculada se rinde al fin el 29 de abril, pero 500 soldados españoles en una gran empalizada llamada Fuerte San Carlos les cierran el paso a los invasores en la entrada al lago. Aniquilados por la disentería y fiebres tropicales, los restos de la expedición se retiran en 1781 sin haber cumplido su misión.

Durante su travesía por el San Juan en 1780, el teniente John Campbell, ingeniero del 94 Regimiento de las fuerzas invasoras, sondea las aguas y elabora un plano del río desde el puerto hasta el Castillo. En dicho plano vemos dibujada por primera vez la isla Concepción en la bifurcación del Colorado, en la que los ingleses colocan un resguardo y batería que llaman “Cook’s Post”. Además vemos la boca del San Juan en la bahía totalmente limpia, sin isla ni obstrucción alguna. (Véanse en las páginas 20 y 21 la bifurcación del Colorado y el plano de la bahía, ampliados del mapa dibujado por Campbell).

En 1780 el estuario sigue siendo “un puerto espacioso, donde los barcos más grandes pueden yacer con la mayor seguridad”¹⁵ Al abandonar Nicaragua en 1781, los ingleses dejan tres barcos averiados—el *Horatio*, el *Venus* y el *Suave*—que hunden a propósito en un punto estratégico “para obstruir el puerto de San Juan”¹⁶

Los tres navíos hundidos logran su cometido cuando enseguida se forman islas que obstruyen la boca del río y aceleran el proceso que en unas cuantas décadas cierra y ciega la bahía.



Rocas y arena volcánica

LA DESCRIPCIÓN GENERAL DEL RÍO SAN JUAN en el Reporte del Jefe de la Expedición de Reconocimiento de dicho río, Comandante de la Marina de Estados Unidos Edward P. Lull (fecha 25 de octubre de 1873), traducida al español e inserta aquí en la página 63, divide al San Juan en cinco secciones:

- 1 Veintiocho millas de ancho río, prolongación del lago
- 2 Diecinueve millas de rocas en cinco caudales: Toro, Castillo, Mico, Balas y Machuca
- 3 Veinte millas de Aguas Muertas entre el caudal de Machuca y la confluencia del San Carlos
- 4 Treinta y siete y media millas desde el San Carlos hasta la bifurcación del Colorado. El afluente San Carlos baja de las alturas costarricenses y entrega al San Juan grandes cantidades de arenas volcánicas. Frente a la confluencia y en adelante el San Juan cambia bruscamente de carácter: está lleno de bajíos y bancos de arena. Río abajo, el afluente Sarapiquí, de carácter y tamaño similar al San Carlos y asimismo proveniente de las montañas costarricenses, entrega al San Juan otra cuota de arenas volcánicas trece millas antes de separarse el Colorado.
- 5 El delta, en que el Bajo San Juan gira hacia el norte y cursa catorce millas hasta el antiguo puerto mientras el Colorado sigue hacia el este hasta desembocar en el mar.

La primera y tercera secciones no han sufrido cambios de importancia desde que Alonso Calero navegó el Desaguadero en 1539.

La segunda sección se dice que perdió fondo y los caudales dificultan más la navegación desde que grandes terremotos levantaron las rocas a mediados del Siglo XVII (léase a Levy en la página 62).

La cuarta sección se ha deteriorado un poco y la quinta muchísimo. Las arenas volcánicas del San Carlos y Sarapiquí son partículas livianas que la cauda 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 intangible el Bajo San Juan en el delta.

Como vimos arriba, 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 mucho menor que el Taute y el Bajo San Juan. Asimismo vimos que la tradición achaca ese cambio a la intervención de la mano del hombre. La segunda intervención es el hundimiento en diciembre de 1780 de los tres barcos ingleses para obstruir el puerto, cuyo efecto estudiamos en seguida.

La Reina de los Mares y el Rey Mosco

LA MOSQUITIA O COSTA ATLÁNTICA es una región muy diferente al resto de Nicaragua. La sabana en el nordeste y la pluvioselva tropical que desciende de la cordillera central hacia la costa del Mar Caribe, es la morada de los misquitos, sumos y tamas, tribus indígenas que viven de la caza y de la pesca en un ambiente salvaje e inhóspito que los conquistadores españoles no están propensos a penetrar. En la costa del mar y en las bocas de los ríos, los nativos entran en contacto con traficantes y pobladores ingleses, y con esclavos africanos, y ya a finales del siglo XVII, los habitantes del nordeste de Nicaragua son zambo-misquitos, una raza distintiva, mezcla de indio y africano. Durante el período colonial, los zambo-misquitos (o simplemente zambos) son aliados de los anglosajones en sus incursiones contra las posesiones españolas.

Por el Tratado de París de 1763 y la Convención de Madrid de 1766, Gran Bretaña reconoce la soberanía de España sobre la Mosquitia, y los pobladores ingleses supuestamente abandonan la región. Dejan tras sí una dinastía zambo-misquita que comienza en 1687 cuando se llevan a Jamaica al cacique principal y lo coronan “rey”. A este rey Jeremías Primero le ponen de corona un gorro atado con un lazo, y sus mentores ingleses le hacen firmar “un documento ridículo en el que se compromete a tratar con amabilidad a todo súbdito británico que llegue a su reino, prodigándole plátanos, pescado y tortuga”. Dicho documento queda así en los anales de la diplomacia como el primer “tratado de amistad” anglo-misquito.¹⁷

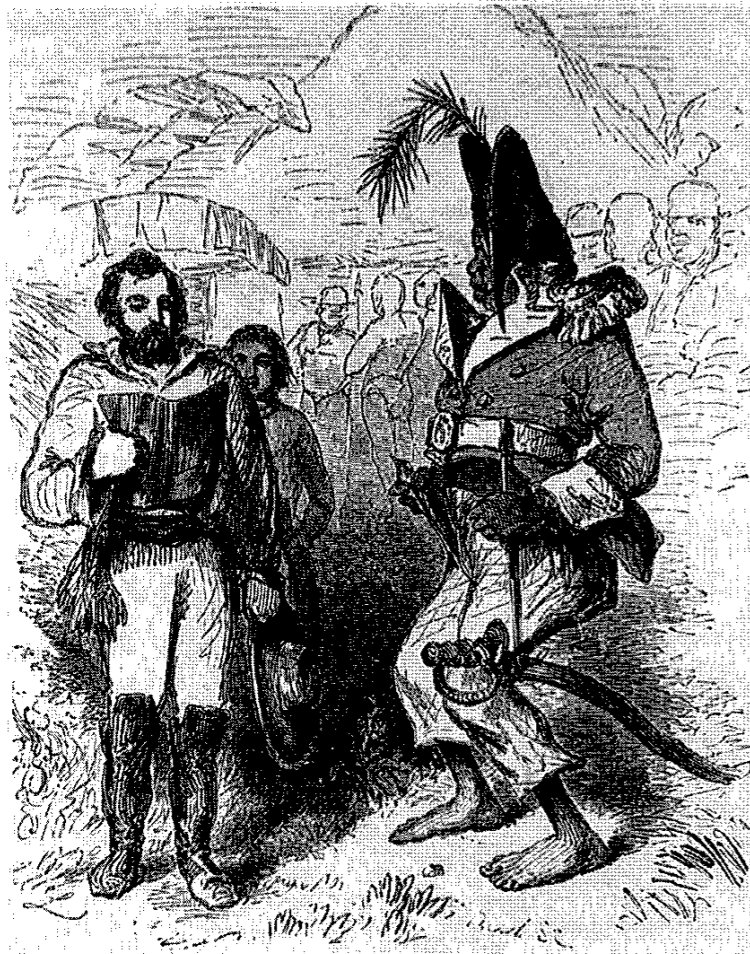
La dinastía de Jeremías a su debido tiempo engendra a Jorge Segundo, quien combate al lado del capitán Horatio Nelson en el río San Juan en 1780. La línea de sucesión permanece oscura, pero se dice que más tarde en 1815, en Belice, las autoridades británicas coronan a Jorge Federico Augusto “rey de la Costa y Nación Mosquita”, en 1825 le sucede Roberto Carlos Federico, y tras un intervalo de seis años de “regentes” británicos, Jorge Guillermo Clatence sube al trono el 10 de mayo de 1845. De Inglaterra le envían la bandera y el emblema de su Nación Mosquita o Mosquitia, y el nuevo rey, mozalbete de 15 años, vive en la residencia de su tutor inglés en la que ondea el pabellón británico. Sus reales súbditos no llegan a dos mil, y no tienen aldea ni caserío excepto en la propia playa. La capital, Bluefields, con toda su comarca, en diciembre de 1847 tiene menos de 600 habitantes, contando a los bebés de pecho y a 110 emigrantes prusianos, rumbo a Texas, varados en la costa. Los sumos y tamas pulcos—los towka, cookia, woolva y otras tribus que ocupan el territorio entre la costa y los poblados españoles—no reconocen

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”.¹⁸ 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”.¹⁹ 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.²⁰

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”.²¹ 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”.²²

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.

