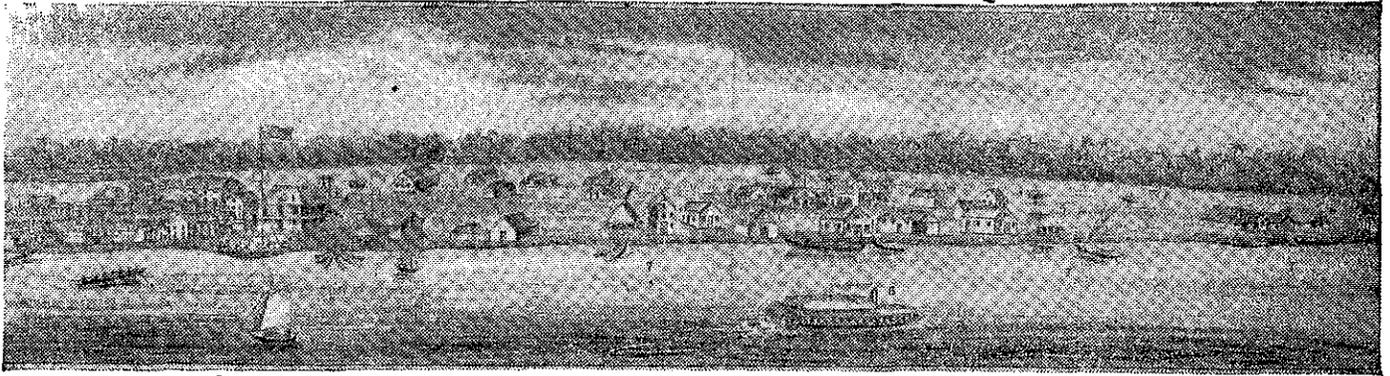


# COMO SE VIAJABA A NICARAGUA HACE UN SIGLO

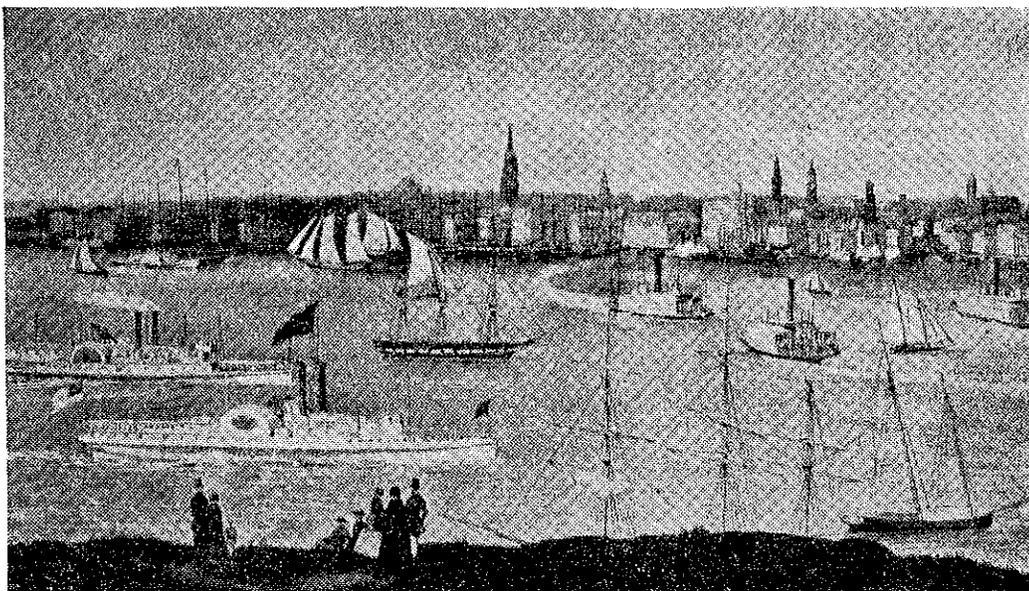


**San Juan del Norte, (Greytown) cuando era nuestro Puerto principal.**

Con el descubrimiento del gran "Mar Dulce que crece y mengua", y del Desaguadero "por el que sangra", la comunicación interoceánica quedó establecida por Nicaragua y el poderío marítimo de las naciones se empeñó en quitarle a España la exclusividad de su dominio y de su uso. Todo el siglo XVII está lleno de las incursiones piráticas que tenían por objetivo principal el dominio y posesión de la ruta interoceánica.

Mas no fue sino hasta la mitad del siglo XIX en que la ruta fue verdaderamente abierta al comercio del mundo, cuando el espíritu emprendedor de Cornelius Vanderbilt estableció la Compañía Accesorio del Tránsito, para satisfacer la necesidad del transporte de la enorme corriente humana impulsada por la "fiebre del oro" de California.

Fue entonces que el Río San Juan y el Lago de Nicaragua cumplieron su destino histórico y geográfico.



**Nueva York, en la época de itinerario con San Juan del Norte.**

# EN AGUAS DE COMODORO CORNELIUS VANDERBILT



**El Comodoro CORNELIO VANDERBILT** llegó al ápice de la fortuna y de la fama por su tesonera constancia y dedicación al trabajo. Desde muy joven la bahía de New York fue el escenario de su habilidad como "botero" y como comerciante.

Cuando el 1° de Enero de 1849 el "New York Herald" comenzó a publicar anuncios bajo un grueso titular de letras negras que decía: HACIA CALIFORNIA, el mundo de la banca y del comercio y de la aventura se dió cuenta de que el "gold rush", la carrera por el oro, "la fiebre del oro", había comenzado.

El Comodoro Vanderbilt observó con ojo avizor el desarrollo de los acontecimientos. Vió, no sin envidia, que los señores Law y Aspinwall estaban obteniendo pingües ganancias por medio de un servicio de vapores de New York al nuevo puerto de Aspinwall (Colón), y de un ferrocarril de este puerto a Panamá, en el Pacífico, y de allí, nuevamente por medio de vapores, a San Francisco. Hasta muy avanzada la noche la familia del Comodoro le veía estudiando grandes mapas coloreados de Nicaragua, que él mismo guardaba secretamente bajo llave y candado.

Aunque tres veces más ancha que la de Panamá, el Comodoro encontraba la ruta por Nicaragua —gracias al río San Juan y al Lago de Nicaragua—, mucho más corta y más fácil, y ya por la primavera de 1849 comenzó a darle mayor atención y estudio al proyecto de un canal por esa ruta.

Por medio de sus asociados, Daniel B. Allen y Joseph L. White, logró interesar al Secretario de Estado, John M. Clayton, para que le diera favorables instrucciones al recién nombrado Encargado de Negocios de los Estados Unidos en Centro América, George Ephraim Squier, para tratar de obtener del Gobierno de Nicaragua, representado por el Director Supremo Licencia-

do Norberto Ramírez, una concesión para su compañía canalera: American Atlantic and Pacific Ship Canal Company.

Inglaterra se había anticipado a todos estos movimientos reconociendo al Rey de los Miskitos y creando un protectorado inglés sobre toda esa región. Ya desde 1848 Inglaterra había, por la fuerza bruta de su incontestable poderío, ejercido dominio sobre San Juan del Norte (Greytown, para los ingleses). Squier se hizo famoso y popular por su abierta oposición al "imperialismo" inglés. El Comodoro Vanderbilt no dejaba de preocuparse por la actitud hostil que pudiera Inglaterra presentar a un canal netamente americano. Las negociaciones del Tratado CLAYTON-BULWER vinieron a calmar sus inquietudes sobre el particular.

Este Tratado dejaba abiertas las ventajas del futuro canal y las negociaciones para su construcción a ciudadanos de ambos países contratantes.

Vanderbilt y sus asociados decidieron apresurar la apertura de la ruta por Nicaragua. Ordenaron la construcción de un trasatlántico de 1 500 toneladas, el PROMETEO, la traída del ORUS a San Juan del Norte para hacer preliminares exploraciones en el río, y el envío del Coronel O. W. Childs, famoso ingeniero que había agrandado el Erie Canal, para que hiciera estudios de la ruta y estimara el costo de construcción.

Mientras tanto él se fue a Inglaterra a buscar ayuda financiera para sus vastos proyectos. Inmediatamente entró en tratos con la célebre firma banquera de los Rothschild y con la de Baring Brothers, de Londres. Mas todo quedaba pendiente del resultado de los informes del Ingeniero Childs.

A su regreso a New York el Comodoro Vanderbilt se encontró con desfavorable noticias de Nicaragua. Aunque Childs no había terminado sus estudios, el ORUS se había perdido al intentar cruzar los raudales de Machuca en el río San Juan. Vanderbilt decidió ir él mismo al teatro de los acontecimientos.

Se embarcó en el nuevo PROMETEO llevando a remolque al DIRECTOR. A su llegada a San Juan del Norte decidió subir el río en este último vapor, a pesar de las objeciones que le hacían de la imposibilidad de la empresa los mismos marineros que habían fracasado con el ORUS, pero Vanderbilt no hizo caso y él mismo dirigió la maniobra y, venciendo mil y una dificultades, logró llegar hasta el Lago de Nicaragua en medio de los vítores de sus empleados y del pueblo.

Inspeccionó el término occidental de la ruta. De San Carlos a la Virgen admiró las bellezas del Lago, sus islas, los volcanes en ellas, los lagartos en sus costas, la variedad de peces en el Lago, sus insondables profundidades, y se decidió definitivamente por la ruta.

Estableció el servicio de vapores en el Río y en el Lago, servicio que benefició al filibustero William Walker en su intento de esclavizar a Centro América. Cuando Walker, por medio de Morgan y de Garrison, asociados de Vanderbilt en el manejo de la Compañía Accesoria del Tránsito, subsidiaria de la compañía canalera original, quiso aprovecharse de los dineros y de la empresa en contra de los intereses de Vanderbilt, éste les escribió la famosa nota que decía: "Señores: Ustedes se han empeñado en robarme. No los demandaré, porque la justicia es muy lerda. Los arruinaré. Y lo cumplió."

# NICARAGUA

## GENERAL WILLIAM TECUMSEH SHERMAN

Quando el Capitán WILLIAM TECUMSEH SHERMAN, quien llegó a ser el famoso General Sherman de la Guerra Civil, pidió licencia del Ejército para entrar al negocio bancario con la firma Lucas, Turner & Co, de San Francisco, hizo el viaje de New Orleans a esta ciudad por la ruta del Río San Juan, recién abierto a la navegación mundial.

En su libro "Recollections of California, 1846-1861", libro que fue considerado por Mark Twain, como un espléndido trabajo que había leído muchas veces, cuenta el entonces Capitán SHERMAN:

"A fines de Febrero (de 1853) despaché mi familia a Ohio en el vapor "Tecumseh" al mando del Capitán Pearce, dispuse de mi casa y de mis muebles, entregué los fondos, los haberes y los documentos de la oficina al Mayor Reynolds, y tomé pasaje en un vaporcito para Nicaragua en viaje a California. Me embarqué en los primeros días de Marzo y en siete días llegamos a Greytown (San Juan del Norte) donde nos reunimos con los pasajeros procedentes de New York, y seguimos, por el Río y Lago de Nicaragua hacia el Océano Pacífico.

"El río estaba bastante seco, y los vaporcitos cana-leros, cuatro en total, se varaban con frecuencia, así es que los pasajeros se tenían que meter al agua para ayudarles a pasar los raudales. Eramos por todos cerca de 600 pasajeros, de los cuales como 60 eran mujeres y niños. En cuatro días llegamos al Castillo, donde hay una verdadera catarata, allí pasamos a un trencito por un corto trecho, y arriba de esta catarata nos embarcamos de nuevo en un vapor más grande, el que nos llevó el resto del río y a través del hermoso Lago de Nicaragua, tachonado de islas volcánicas. Desembarcamos en la bahía de La Virgen, y atravesamos en mulas el Istmo hasta San Juan del Sur, donde estaba anclado el vapor "Lewis", creo que al mando del Capitán Partridge.

"Los pasajeros eran cargados en hombros por nativos hasta los pequeños botes que los llevaban al "Lewis". El calor era intenso y se formaba una verdadera arrebatiña por camarotes, especialmente por los que habían sobre cubierta. Yo logré llegar hasta la oficina del Contador, compré mi boleto para una cama en uno de los mejores camarotes y, cuando me refiraba de la ventanilla, una señora que había sido compañera de viaje desde New Orleans, la señora , me pidió que consiguiera para ella y otra amiga suya acomodamientos sobre cubierta, diciéndome que los de abajo eran insoportables. Le hablé al Contador, el que, en esos momentos, aturdido por las gentes y el bullicio, me dijo: "Debo poner sus nombres para las otras dos camas en su camarote, pero tan pronto como pase esta confusión, haré los cambios necesarios para que usted no sufra". Tan pronto como las dos mujeres obtuvieron sus hofetos tomaron posesión del camarote y me dejaron fuera. Sus nombres fueron inscritos así: "Capitán Sherman y señoras".

"Tan pronto como las cosas se calmaron, le reclamé al Contador, el que al fin me dió acomodamiento, junto con otros cinco compañeros, en un camarote más amplio sobre cubierta, para que así, "mis señoras", tuvieran el suyo para sí. A la hora de las comidas el Mayordomo se me acercaba y me decía: "Capitán Sherman, quiere pasar con sus señoras al comedor?" y allí nos tenía preparada la mejor mesa del barco.

"Esto duró durante todo el viaje y puedo asegurar que "mis señoras" fueron de las más honestas y mejor portadas de a bordo, mas algún tiempo después



de haber llegado a San Francisco, uno de mis compañeros de viaje, me preguntó si yo conocía personalmente a la señora , de rubias frentas, que tan dulcemente cantaba y que había venido bajo mi especial cuidado. Le respondí que no la conocía personalmente, más que como una pasajera a bordo, con quien había tenido una ligera conversación en la que me había dicho que esperaba encontrar a su marido que vivía en Mokelumne Hill. Fue entonces que este amigo me informó que ella era una mujer de mundo. La sociedad en California era entonces una verdadera mescolanza!"

A su llegada al Golden Gate, el "Lewis", debido a una espesa neblina encalló en los arrecifes de Duckworth, en la bahía de Baulinas, a 18 millas de la entrada a San Francisco.

Después de recuperar su equipaje el Capitán Sherman buscó al Mayor Turner y al General E. A. Hitchcock, sus nuevos socios comerciales, hasta que los encontró en la fonda de Mrs. Ross en Clay Street, cerca de la calle Powell.

"Me alojé con ellos", continúa diciendo el Capitán Sherman, "y comencé a hacer mis estudios con miras a una decisión sobre si era mejor probar estos nuevos e inexplorados campos de la banca, o regresar a New Orleans y seguir en lo que ya tenía: una buena carrera en el Ejército".

La Historia sabe cuál fue la decisión final del Capitán Sherman. Unos pocos años después de probar los "nuevos e inexplorados campos de la banca" en San Francisco, reasumió su carrera en el Ejército y se llenó de gloria en una guerra que llegó a definir como "el infierno". "The war is hell", dijo

De Nueva York a Colón había vapores varias veces al mes, con escala en Cuba o Jamaica, que hacia el recorrido en 11 días y cuyos pasajes llegaron a valer hasta 40, 60 y 80 dólares, según la clase. Frecuentemente se encontraban buques de vela directos para San Juan del Norte.

**ENTRE NEW YORK Y SAN FRANCISCO**, vía Nicaragua, la distancia se estimaba —cuando el "Gold Rush"— en 4,531 millas. (Vía Panamá era de 4,992) Rumbo al Oeste, es decir, hacia San Francisco, pasaban mensualmente por Nicaragua de 500 a 600 pasajeros, mientras que para el Este, esto es, para New York, el número era de 300, dando esto un total de cerca de 1,000 pasajeros, casi en su totalidad, norteamericanos, que navegaban por el Río San Juan y el Lago de Nicaragua dejando pingües ganancias a los fonderos de la ruta.

A mediados del siglo pasado, más importante que la velocidad era el precio del pasaje.

**DE NEW YORK A SAN JUAN DEL NORTE**, la Accessory Transit Company, de Cornelius Vanderbilt, comenzó cobrando 400 dólares por pasaje, lo mismo que de San Francisco a San Juan del Sur, pero un año después se redujo el cobro a 150 dólares para ambas rutas. Estos precios comprendían el pasaje a través de Nicaragua, por la ruta de San Juan del Norte-San Carlos-La Virgen-San Juan del Sur, o vi-

ceversa, el que estaba calculado a un costo de 35 dólares.

**DE SAN JUAN DEL NORTE A SAN CARLOS**, el primer vapor que intentó ascender por el Río San Juan fue el "ORUS", que zozobró en los raudales de Machuca, donde se vió el casco abandonado por muchos años. Mas el primero en navegarlo a todo el largo de sus 119 millas fue el "DIRECTOR", un pequeño remolcador que comandó en persona el propio Comodoro Vanderbilt, haciéndolo avanzar, saltando sobre las rocas, precipitándose entre raudales, en caídas y golpes de hasta seis pies en trechos de apenas ocho yardas, e impeliéndolo a la sirga hasta que el 1° de Enero de 1851, el "DIRECTOR" entró a navegar el Lago de Nicaragua.

Para el servicio del Río se construyeron especialmente dos vapores, que fueron botados en Wilmington, Delaware por la firma constructora de Harlan y Hollingsworth con los nombres de los dos estadistas que firmaron el Tratado de 1850: JOHN M. CLAYTON y SIR HENRY BULWER. Estos dos vapores con cascos de hierro, con ruedas de paleta a la popa pasaban chiriando y raspándose entre las rocas de aquellas traicioneras corrientes. A estos dos pioneros, se agregaron más tarde, cuando el tráfico de pasajeros se intensificó, los siguientes: el "J. L. WHITE", el "V. E. ROUTE", el "H. L. HUNT", el "C. MORGAN", el "J. OGDEN", el "J. N. SCOTT", el

"COL. WHEELER" y el "GRANADA". Estos nombres, a excepción de los dos últimos, correspondían a los de personeros directores de la Compañía.

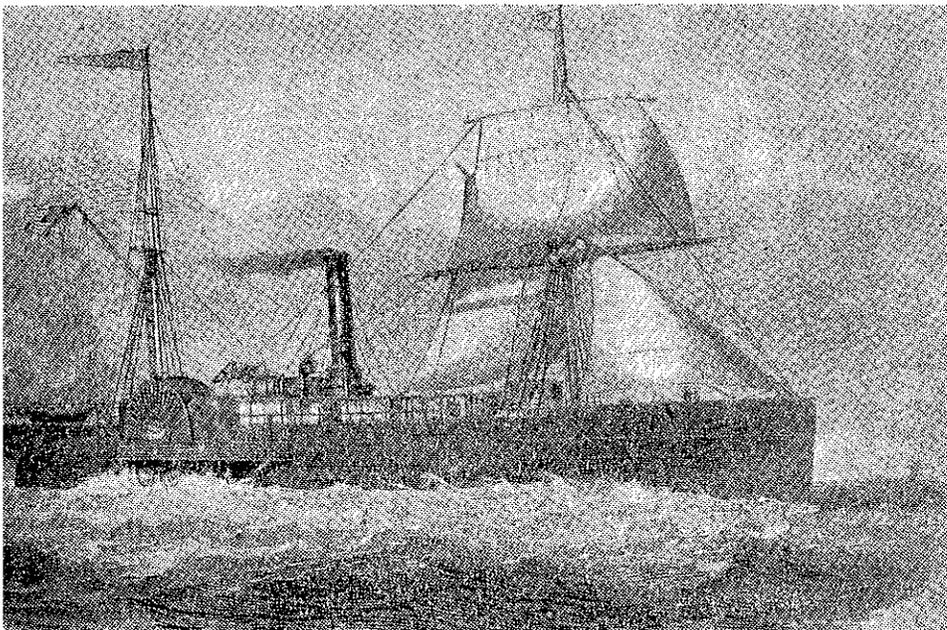
**DE SAN CARLOS A LA VIRGEN**, la travesía se efectuaba en además del "DIRECTOR", en el "CENTRAL AMERICAN", el "SAN CARLOS" y "LA VIRGEN". El puerto de San Carlos se componía entonces de veinte o veinticinco ranchos de paja, situados a la orilla del agua, pero que antiguamente había tenido mayor importancia, y de cuyo prestigio sólo quedaba el Castillo con sus veinticinco soldados, sus siete cañones, uno sólo montado y los otros medio enterrados en el lodo, merodeados de tigres y venados.

Al entrar a navegar las sesenta millas de anchura que entre San Carlos y La Virgen tiene el Lago de Nicaragua, los pasajeros comenzaban realmente a disfrutar las delicias del paisaje con sus islas el Zapote, Chichicaste, Solentiname y Balseas y a gozar de la fantástica variedad de succulentos platos de pescados, cogidos a bordo después de las muchas privaciones del camino.

**DE LA VIRGEN A SAN JUAN DEL SUR** se recorrían doce millas de selva en diligencias pintadas de azul y blanco tiradas por mulas sobre una cancheta hecha de tablones de madera. Camino que recorrió Mark Twain en una atmósfera fresca y lloviznosa, conducido por cocheros armados de machetes, entre soldados descalzos con mosquetes y una procesión de jinetes y jamelgos, corriendo naranjas y bananos, comiendo tortillas calientes y bebiendo aguardiente y café en jicaras labradas, hasta llegar a la bahía de San Juan del Sur, "un niñido pequeño semicírculo encerrado entre verdes colinas".

**DE SAN JUAN DEL SUR A SAN FRANCISCO** los pasajeros tomaban el vapor "PACIFIC" que para poder establecer el fijado itinerario San Juan del Sur-San Francisco, San Francisco-San Juan del Sur había tenido que ir desde New York a dar la vuelta por el Cabo de Hornos. Mas tarde se agregaron los barcos "NORTH AMERICA", "BROTHER JONATHAN" y "OREGON" a esa ruta.

Estos barcos del Pacífico eran mucho menos marinos que los del Atlántico. Iban tan repletos de gente que las raciones eran solamente para dos tiempos y desde las dos de la tarde hasta las ocho de la mañana del siguiente día se pasaba en ayunas.



**EL CAMPEON, vapor de hierro del Comodoro en nuestra ruta.**

# NICARAGUA!

## DESDE EUROPA

**DESDE SOUTHAMPTON, SAN NAZARIO o HAMBURGO** se venía en los vapores trasatlánticos que salían regularmente de todos esos puertos hacia Colón, en Panamá y San Juan del Norte, en Nicaragua.

La travesía costaba por la línea inglesa, en primera clase, de 150 a 200 dólares, en segunda clase 100 dólares, y en tercera (solamente para obreros) 50 dólares.

La línea francesa costaba más o menos los mismos precios. La línea alemana era un poco más barata. Cada una de estas tres líneas tenía dos salidas mensuales.

Había otras compañías que navegaban por vapor entre Liverpool y Colón, exclusivamente para mercancías, pero que recibían pasajeros de cubierta por treinta dólares. Los buques de vela que venían directamente a Nicaragua eran pocos, lentos e incómodos.

Por vapor la travesía hasta Colón era de veinte días. Se viajaba sólo con lo indispensable porque los muebles, utensilios de casa y cocina eran tasados muy alto.

**DESDE COLÓN** se venía a Nicaragua por el Atlántico o por el Pacífico.

**POR EL ATLANTICO** se seguía primero de Colón a San Juan del Norte, una vez al mes, por vapores ingleses. Precios: cinco, nueve y quince dólares, según la clase. Travesía: 24 horas. Embarcándose uno en Southampton el 17 de cada mes se llegaba a San Juan del Norte, sin interrupción, el 12 del mes siguiente.

**DESDE SAN JUAN DEL NORTE A GRANADA**, vapores en el río San Juan y en el Lago. Precio: 10 dólares. Una vez en Granada el pasajero se consideraba como en el centro de la República para dirigirse a todos los demás puntos. En San Juan del Norte se encontraban, dos o tres veces al mes, goletas para todos los puntos de la Costa del Atlántico hasta el Cabo de Gracias a Dios.

Si un viajero quería entrar en Nicaragua por la costa del Atlántico el único medio que se le ofrecía para penetrar hasta el interior de la República era subir por uno de los grandes ríos que riegan el declive oriental. Por cualquier ruta que se escogiera la fisonomía del país era la misma: una costa baja y algo pantanosa con una bordadura de coqueles tras de los que se percibían, a lo lejos, las dentaduras de las cordilleras. Los únicos habitantes eran familias esparcidas que vivían de la caza y de la pesca.

Luego las márgenes empezaban y el río corría entre dos espesas selvas, que de cuando en cuando se interrumpían para dejar la vista recorrer inmensas sabanas sembradas de pinos y palmeras. Se

llegaba así a los primeros raudales, entonces cesaban las sabanas y la selva profunda reinaba sola sobre ambas márgenes. El relieve del suelo comenzaba a accidentarse y numerosos afluentes acudían de los valles laterales y entraban en el río principal por medio de lechos encajonados y torrentosos. Ahí empezaban las poblaciones de indios, no civilizados, cuyas tribus se extendían hasta la cordillera. La temperatura era más suave y el suelo de una fertilidad extraordinaria e inmensos los recursos de la caza y de la pesca.

Arriba de los raudales los ríos no eran navegables sino por piratas, y al pie de la cordillera cesaba toda posibilidad de navegación exceptuando el río San Juan. Arroyos intermitentes, quebradas torrentosas se encontraban a cada paso y las arenas auríferas de sus cauces indicaban al viajero que los árboles gigantescos hundían sus raíces en los suelos de El Dorado. El aire se hacía más fresco, las noches más frías. Algunos pasos más y se llegaba a la cresta de la cordillera.

Por cualquier cuello o portillo que se pasara del declive oriental al declive occidental el espectáculo que se ofrecía repentinamente en alguna vuelta del camino admiraba al viajero. A sus pies se extendía una zona angosta y accidentada como las olas de un mar furioso, y más adelante una inmensa llanura que se prolongaba hasta confundirse con el Pacífico. En medio de la planicie resplandecían los Lagos y corrían los co-

nos regulares y agudos de los volcanes, disimulando sus bases en una atmósfera brumosa y coronando sus picos con inmensos penachos de nubes.

El descenso se operaba por caminos un poco más transitados. La selva había terminado. Era el reino de la piedra. Todo anunciaba la entrada a una región volcánica.

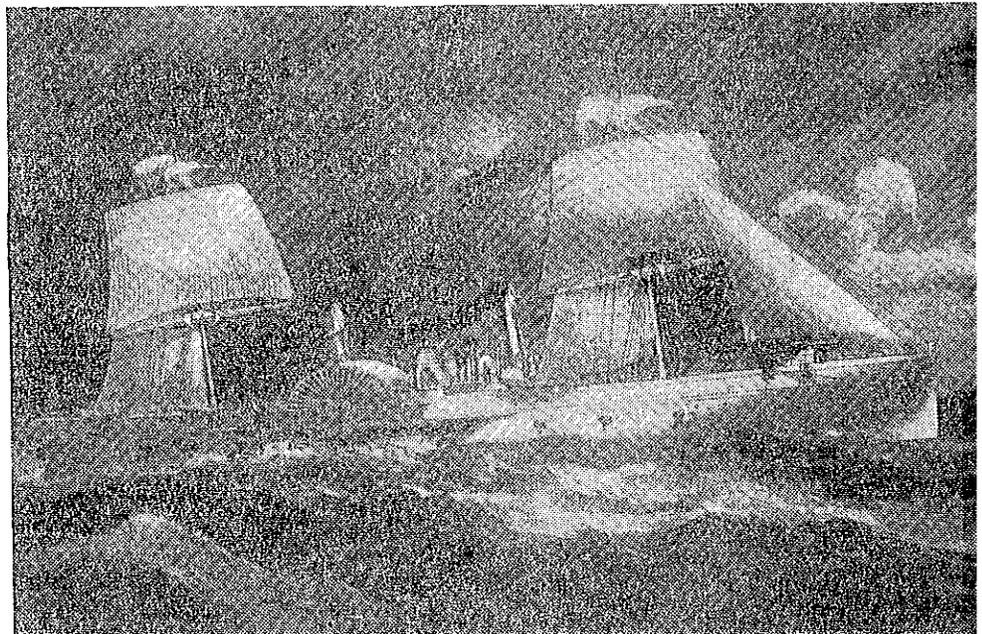
**POR EL PACIFICO**, saliendo de Colón, el viaje resultaba mucho más caro. Sin embargo, cuando no habían vapores en el Lago ni en el Río, la ruta del Pacífico era la más cómoda.

Este viaje comprendía, en primer lugar, la travesía del Istmo, de Colón a Panamá, en ferrocarril, costaba veinticinco dólares. De Panamá a Corinto, por vapor americano, primera clase: 64 dólares, última clase: 32 dólares. Viniendo solamente hasta San Juan del Sur, el viaje costaba unos pocos pesos menos.

**EN CORINTO** era preciso alquilar un bote para subir con la marea hasta el Barquito. En el Barquito se alquilaban caballos hasta León y los equipajes seguían en carreta.

**DE SAN JUAN DEL SUR** se llegaba a Rivas, o la Virgen, ya fuese a caballo, ya en carreta, y después se seguía hasta los demás puntos del país, ora por tierra, ora por agua.

El alquiler de un caballo o mula ensillada, por un viaje de ida y vuelta de unas 50 leguas que dilatara unos 15 días costaba de 6 a 8 dólares.



**EL VANDERBILT, el Trasatlántico de la flota del Comodoro.**