

4. Y vino un gran cambio ...

DOS PASAJEROS —la vanguardia de los buscadores de oro hacia California vía San Juan de Nicaragua—, zarpan de Nueva York a bordo del bergantín *Frances* el 4 de enero de 1849. El segundo contingente, 116 personas, sale de Nueva York en el bergantín *Mary* el 18 de febrero y arriba a San Juan el 11 de marzo. 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.

El amanecer de una nueva era sobrecoge al país, atrapándolo y lanzándolo de súbito en el torbellino de la fiebre del oro californiano. En un día de noviembre de 1850, treinta y siete embarcaciones se apretujan en El Realejo, casi todas con destino a San Francisco o provenientes de ahí. Cuatro compañías de transporte compiten en el negocio de llevar pasajeros de un océano al otro en Nicaragua, donde las labores agrícolas en 1850 exceden por mucho a las de cualquier año anterior desde la Independencia de Centroamérica: la cosecha de maíz duplica a la de 1849; la producción de añil, azúcar y café se espera que aumente entre 30 y 50 por ciento. Los nicaragüenses reciben a los viajeros californianos con los brazos abiertos: la gente es "afable y servicial".⁶⁸ Las autoridades desbordan su amistad con los estadounidenses, les donan tierras a quienes las solicitan, y un centenar de norteamericanos

establecen negocios en la ruta, entre ellos, los agentes de varias casas de California importadoras de café, azúcar, ron, arroz y otros productos tropicales. Una compañía formada por ciudadanos estadounidenses obtiene la concesión para entablar la calle del embarcadero en El Realejo; diversos empresarios abren hoteles "americanos" en Granada, León, El Realejo y otras ciudades; pero la Compañía del Canal pronto le pone fin al desarrollo incipiente.

Durante las negociaciones del tratado Clayton-Bulwer, Joseph L. White le promete a Sir Henry Bulwer que la Compañía canalera les ofrecerá, "a precios razonables", el cincuenta por ciento de las acciones a capitalistas británicos. Varios meses después, White y Vanderbilt van a Londres, provistos de "fuertes cartas credenciales" de Sir Henry, y efectúan "un arreglo extremadamente satisfactorio con capitalistas británicos, por el cual éstos aceptaron comprar la mitad de las acciones de la empresa bajo ciertas condiciones".⁶⁹ Las condiciones son: "Respalden con hechos lo que alegan; comprueben que el proyecto será rentable". Para comprobarlo, la Compañía está ya haciendo 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, examinarla 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.⁷⁰ 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 atravesar

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:

Hoy día primero de enero de 1851, se anuncia una nueva era para Nicaragua, iniciado ya en la marcha de un porvenir de prosperidad y ventura. —Al rayar el sol en este memorable y venturoso día, fué divisado en esta ciudad el vapor "Director," surcando las aguas del gran Lago, á la vista de una multitud de espectadores, que rebozaban de un placer inefable. Esta bella embarcacion traia consigo en su proa la bandera centro-americana, y en su popa la del Norte, saludándose de vez en cuando con salvas repetidas ... Poco despues del arribo, la poblacion entera de Granada se agolpó en las márgenes del Lago, y con un vértigo de alegría conoció, por la vez primera, este mecanismo injenioso desarrollado en el presente siglo. Los obstáculos del rio fueron superados por la industria, y una misteriosa casualidad condujo en este dia al vapor Director á las costas de nuestro gran Lago, para anunciarnos, que la felicidad y ventura de Nicaragua data del primer dia de la mitad del siglo 19, 1° de enero de 1851.⁷¹

El Señor Cura de Granada, padre Agustín Vijil, también lleno de júbilo, a petición del alcalde don Fernando Guzmán manda dar "un repique jeneral en las iglesias", explicando que "nada es mas justo, que solemnizar de la manera mas plausible el acontecimiento mas grato para nosotros, de ver surcar en nuestro Lago, un buque que viene de las playas de Washington. ¡Feliz dia, feliz año, feliz época, feliz para siempre Granada!"⁷² Lejos están los granadinos de imaginarse que el *Director* es el presagio de su ruina; ni el padre Vijil ni el prefecto Ferrer pueden profetizar los papeles relevantes que ambos jugarán en la tragedia que se avecina y que culminará en la destrucción total de su ciudad en noviembre de 1856. Eso es inimaginable en enero de 1851, cuando la American Atlantic and Pacific Ship Canal Company se apresta a iniciar las operaciones del tránsito en Nicaragua.

El vaporcito fluvial *Orus*, 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* (cuyo nombre certifica el compadrazgo del ministro inglés con la compañía canamera), mientras el coronel Childs y su equipo abren en la selva del istmo de Rivas el camino entre el Gran Lago y el Pacífico. El vapor *Pacific* zarpa de San Francisco el 14 de julio y desembarca los primeros pasajeros en San Juan del Sur el 29. Cruzan a lomo de mula sobre el camino a medio construir a La Virgen, en la costa del lago. El *Director* los transporta de ahí hasta el raudal del Castillo en el río San Juan. El *Bulwer* se los lleva de dicho raudal hasta San Juan del Norte, sentando un nuevo récord mundial de treinta y cuatro horas y media para la travesía entre el Océano Pacífico y el Atlántico. Cuando el *Prometheus* deposita los 360 pasajeros en el muelle de Nueva York el 12 de agosto, sientan otro nuevo récord mundial, habiendo hecho la travesía desde San Francisco en 29 días y 5 horas, superando en la primera tentativa el tiempo más corto jamás hecho por la ruta de Panamá, que era de 31 días. El 14 de agosto de 1851, el *New York Herald* publica una crónica muy elogiosa de la apertura de la nueva ruta, llamándola "el equivalente de introducir una nueva era en la historia de la comunicación interoceánica con California, las islas del Pacífico y el Oriente".⁷³

Los viajeros del este al oeste tienen una experiencia muy diferente en la inauguración de la ruta. Se quedan varados tres semanas en Rivas, "enmedio de los bichos —parásitos, ratones, gusanos, zancudos, niguas, piojos— inmundicias y enfermedades de Nicaragua", mientras el *Pacific* va a Panamá en busca de más pasajeros.⁷⁴ A su arribo en San Francisco, casi siete semanas después de haber salido de Nueva York, sus vivencias del viaje consignan en los periódicos rosarios interminables de quejas. R. J. Vandewater, agente de la Compañía, salta en defensa de la línea, lo que origina la siguiente carta al *Alta*, firmada por un pasajero:

... que en la provincia entera de Rivas no hay ni siquiera diez mil habitantes; y que "nada para comer o beber ni donde dormir" son hechos ciertos, que desafortunadamente experimentaron todos los viajeros por esa ruta. El mismo Mr. Vandewater afirmó, a su regreso de San Juan del Sud, que "San Juan no es sitio donde se pueda quedar ni un perro", y ésa es la única verdad que dijo. En cuanto al "camino de doce millas" —es algo que vendrá —al igual que la Navidad. En cuanto al "hotel de Rivas que pone en vergüenza a los de Panamá" —ciertamente pone en vergüenza al Demonio. Y para cerrar: no sigan engañando hoy en día a la gente con "travesías de cuarenta horas"; el tiempo que tardamos en el tránsito de mar a mar fue cinco días, y eso a pesar de que no llevábamos con nosotros el equipaje.⁷⁵

La publicidad negativa les cae muy bien a los agentes de Panamá y Tehuantepec, que como rivales explotan en beneficio de sus propias líneas todas las noticias adversas a la nueva ruta. Historias de "espantosos ultrajes" contra los norteamericanos en Nicaragua comienzan a salir en las primeras planas de los diarios de Nueva Orleáns, Nueva York y San Francisco durante la primavera de 1851. Centenares de estadounidenses que se han fincado en las ciudades y pueblos desde El Realejo hasta San Juan del Norte, han sido "tratados tan mal —con los nativos rehusando comprarles ni venderles provisiones", que en masa han abandonado sus negocios y se han ido del país.⁷⁶ Mr. J. Cavalry Hall, que había abierto una tienda en Granada, describe la situación para el *Picayune* a su arribo en Nueva Orleáns en abril, resumiéndola en una frase: "Vino un gran cambio en los sentimientos amistosos que antes albergaban los nicaragüenses hacia los americanos". Hall le echa la culpa del cambio a las intrigas de agentes británicos, pero los hechos que él mismo relata señalan otras causas:

La mejor prueba de esta súbita y decidida hostilidad es el hecho de que quince de nuestros compatriotas han sido asesinados en los últimos veinticinco días en el trayecto de El Realejo, en el Pacífico, a San Juan del Norte en el

Atlántico, donde antes viajaban sin temer daño ni peligro alguno, y por donde ahora salían del país con la mayor rapidez posible para regresar a casa.⁷⁷

Pero sucede que varios norteamericanos asesinados son estafadores y fugitivos de la justicia, y que en algunos casos los asesinos son norteamericanos también, y no nicas.⁷⁸ Y diversos observadores de ambas nacionalidades enfatizan la causa principal del cambio de sentimiento: Al ver que Inglaterra continúa ocupando San Juan, los nicaragüenses pierden la fe en Estados Unidos. Squier comenta:

No hay duda de que la confianza de Nicaragua en nuestro gobierno ha sido minada en su base por el vuelco brusco que la política del general Taylor ha tenido allí. Me consta que la más honda desilución reina en todas las clases sociales, pues habían confiado implícitamente en la buena fe de los Estados Unidos y en su apoyo en la lucha desigual con la Gran Bretaña. Dudo que dicha confianza se pueda recobrar algún día.⁷⁹

Los nicaragüenses que simpatizan aún con los Estados Unidos lo expresan con vehemencia: "¡Oh espíritu verdadero del grande Taylor! no permitáis que Nicaragua se arrepienta de haber seguido tu consejo. ¡No! ¡Mil veces NO!"⁸⁰ El general José Trinidad Muñoz, jefe del ejército, está desconsolado: "Le pido a Dios equivocarme, pero no puedo resistir el sentimiento de que, al descender el general Taylor a la tumba, la gloriosa perspectiva que se le abría a Nicaragua se ha desvanecido para siempre".⁸¹ La realidad es que en el primer aniversario del tratado Clayton-Bulwer, Inglaterra parece gozar de un campo libre en Centroamérica. Los elementos liberales de El Salvador, Nicaragua y Honduras que Squier alentara, bajo Taylor, se ven desechados por la administración de Fillmore. Los ingleses siguen en posesión de San Juan de Nicaragua con la tolerancia y el apoyo aparente del Secretario de Estado norteamericano Daniel Webster. La marea

de amistad que hincha los corazones nicas en 1849, está a punto de volcarse en odio profundo hacia los Estados Unidos en 1851.

Para empeorar las cosas, la burbuja del canal se comienza a desinflar cuando el cuerpo de ingenieros neoyorquinos concentra sus esfuerzos en la tarea de abrir el camino del tránsito en el istmo de Rivas. El estudio inicial del coronel Childs deja ver claro desde un comienzo que no se construirá ningún canal en el futuro previsible. Sus "instrumentos matemáticos" muestran que dicha obra no es rentable en el mundo marítimo de mediados del siglo XIX. El proyecto definitivo de Childs, pormenorizado 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.

El comodoro Cornelius Vanderbilt visita Nicaragua en enero de 1851, y pasa algunos días con el coronel Orville Childs en Rivas. Al regresar a los Estados Unidos, se muestra "optimista de que pronto se iniciará el tránsito rápido y sin obstáculos ... 'nuestro lema es ¡adelante!', ... [pero] el grandioso asunto del canal interoceánico" lo deja para el futuro.⁸² Con la larga experiencia y la habilidad mercantil de un insigne magnate naviero, Vanderbilt sabe muy bien que el tránsito es la parte más rentable y factible del negocio para él. En consecuencia, cuando ya está listo a iniciar las operaciones del tránsito, le conviene separar de la compañía canalera su monopolio de la navegación a vapor en las aguas de Nicaragua, y formar otra compañía aparte para el negocio del tránsito. Por esa época, corren rumores de que el gobierno piensa anular el contrato con la compañía del canal al iniciarse las sesiones de las Cámaras Legislativas en Managua; y varias otras compañías aparecen en escena, cabildeando para obtener el privilegio de la navegación a vapor en el río San Juan y el Gran Lago.

Joseph L. White de nuevo usa sus conexiones políticas, y el Departamento de Estado de nuevo le ayuda en la primavera de 1851 cuando nombra

a John Bozman Kerr Encargado de Negocios en Nicaragua. El Secretario de Estado Daniel Webster le da instrucciones a Kerr de utilizar todos los medios adecuados "para proteger a la compañía del tránsito en sus justos derechos, en los que ha invertido grandes sumas de dinero".⁸³ Webster enseguida nombra a Loomis L. White, hermano menor de Joseph, Cónsul norteamericano en San Juan del Sur. El encargado de negocios John Bozman Kerr zarpa de Nueva York en el *Prometheus* el 4 de junio de 1851, hacia su nuevo destino en Nicaragua. Joseph L. White lo sigue un mes después, en el siguiente viaje del barco.

