

CAMPANA ROTA, CAMALOTES TUMBAS Y OLVIDO

El Cadáver de SAN JUAN DE NICARAGUA alias San Juan del Norte alias Greytown 1539-1985

Por ALEJANDRO BOLAÑOS GEYER

Masaya, Nicaragua 1999

CUANDO ALONSO CALERO en 1539 navega por primera vez el Desaguadero de la Mar Dulce y descubre San Juan de Nicaragua (alias San Juan del Norte, alias Greytown), encuentra en él "un puerto mucho bueno, donde pueden entrar y salir navíos y estar muy seguros."

El excelente y amplio puerto se rellenó de arena en 1859, cerrando la entrada y convirtiendo a la bahía en una laguneta inservible. Dicha catástrofe, producida por el hombre, alteró radicalmente el destino de nuestra nación. Ésta es su historia, narrada por testigos oculares y comprobada plenamente en diversos mapas y documentos fidedignos. La destrucción se completó allá por 1985, cuando el Ejército Sandinista bombardeó y arrasó hasta la última vivienda de la población.

San Juan de Nicaragua es hoy un cadáver de pueblo, donde no queda una sola choza ni habitante. Todo es pantanos y monte. Sólo los mudos vestigios del pasado marcan el sitio: praderas de camalotes donde fuera la bahía; una campana rota perdida entre la maleza donde antes hubo una iglesia, y las tumbas abandonadas (y saqueadas) del cementerio, cuyas verjas de hierro fundido siguen desafiando al tiempo y haciendo de inútiles centinelas tratando de preservar lo que nunca puede preservarse: los muertos.

Y en Nicaragua hay un silencio sepulcral, una ignorancia generalizada y apatía acerca de la destrucción de la que fue nuestra puerta al Atlántico, que obliga a agregar el olvido como parte integral del cadáver junto a la campana, los camalotes y las tumbas.

ACERCA DEL AUTOR

EL DOCTOR ALEJANDRO BOLAÑOS GEYER nació en Masaya, Nicaragua (1924); se educó en el Colegio Centroamérica de Granada y en St. Louis University, St. Louis, Missouri (doctorado en 1948). Ejerció la Medicina Interna en Managua durante veinte años, retirándose en 1972 para dedicarse a la investigación histórica sobre William Walker.

Entre sus obras se encuentra El Testimonio de Scott (1975), La Guerra en Nicaragua según Frank Leslie's Illustrated Newspaper v Harper's Weekly (bilingüe, 1976), El filibustero Clinton Rollins (1976), James C. Jamison Con Walker en Nicaragua (1977), 1984 en Managua (bilingüe, 1988), William Walker-The Gray-Eyed Man of Destiny (5 tomos, 1988-1991), William Walker-El Predestinado de los Ojos Grises (5 tomos, 1989-1994), William Walker-El Predestinado (1994), Grandeza y Tragedia de Carlos Martínez Rivas (1998), edición facsimilar bilingüe del periódico El Nicaraguense-1855-1856 (1998) y San Juan de Nicaragua (1998).

En 1982 fundó el NICARAGUAN INFORMATION CENTER en St. Charles, Missouri y en 1985-86 publicó el boletín Voice of Nicaragua.

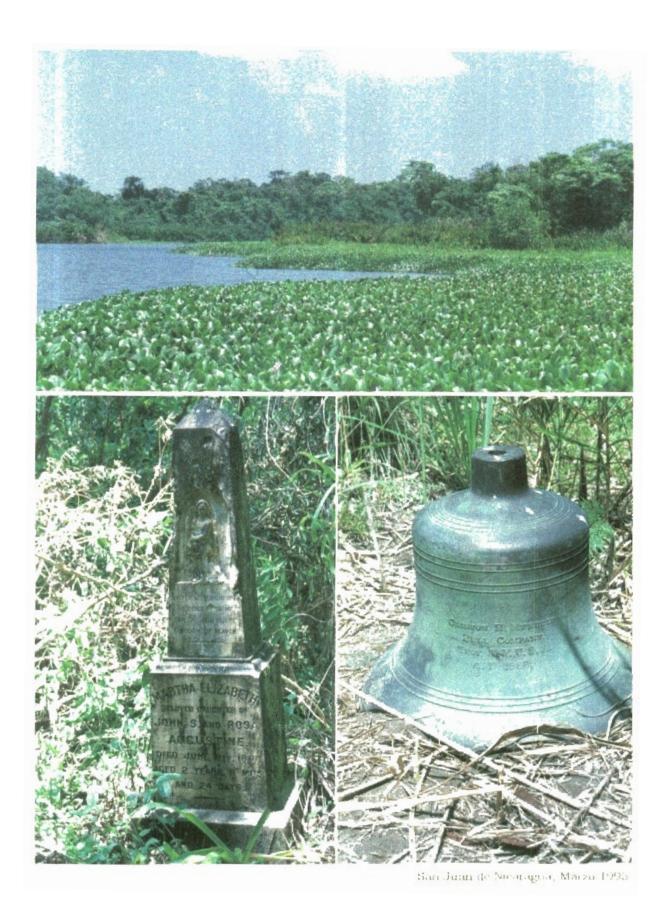
1850 ES LA MITAD del siglo XIX y en esa época Nicaragua se vislumbra como futuro centro de comunicación y comercio del mundo. Nuestra soñada Ruta del Canal resulta zona de fricción entre Estados Unidos e Inglaterra; naciente coloso el uno, que busca el tránsito por el istmo en el Sur al iniciar la conquista de su Oeste; y en su meridiano apogeo la otra, que coloniza continentes y es reina de los mares.

En esa rivalidad de potencias extranjeras, con participación de intereses costarricenses, entró en juego nuestra nacionalidad, sufriendo el desmembramiento permanente del Guanacaste y el transitorio del "Protectorado" de la Mosquitia; experimentando la repentina obstrucción de San Juan de Nicaragua (alias Greytown; alias San Juan del Norte), nuestra puerta al Atlántico, cuya bahía se cegó en 1859 a causa de fuerzas naturales modificadas por el hombre; y resistiendo heroicamente la transformación radical que William Walker pretendiera imponernos con su Falange de filibusteros—desventuras todas que acaecieron, en gran parte, por encontrarnos divididos y exhaustos a consecuencia de las luchas fratricidas.

Estudiar ese crucial capítulo de nuestro pasado (el cual se cierra con la muerte de Walker en 1860), recopilar y analizar su historiografía aún inédita, y presentar el fruto de tales investigaciones en volúmenes de formato legible y decoro tipográfico, es el propósito del Autor de este trabajo, quien hoy en 1999 publica esta monografía sobre la destrucción de SAN JUAN DE NICARAGUA, prosiguiendo así aquella tarea iniciada en 1971.

A.B.G.

CAMPANA ROTA, CAMALOTES TUMBAS Y OLVIDO



CAMPANA ROTA, CAMALOTES TUMBAS Y OLVIDO

El Cadáver de SAN JUAN DE NICARAGUA alias San Juan del Norte alias Greytown 1539-1985

Por ALEJANDRO BOLAÑOS GEYER

> IMPRESIÓN PRIVADA 1999

Derechos reservados. Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio, incluyendo la fotocopia, sin autorización escrita del autor.

Copyright 1999 Alejandro Bolaños Geyer

ISBN 1-877926-23-X Impreso en Nicaragua

> Alejandro Bolaños Geyer Apartado Postal # 92 Masaya, Nicaragua

A Patricia, Amanda y Carla

Yn Lorge 7 Valenin, de su tro.

Am m

El Raizon de Nimbra Marter Traint de horriem and de hiel Novacientos Nova to y Nueva

Contenido

Prólogo, 15
El Desaguadero de la Mar Dulce de
Nicaragua, 21
San Juan de la Cruz, 23
Raudales, bajíos y Corsarios, 25
San Carlos de Austria, 29
El Río Colorado, 30
El Castillo de la Inmaculada Concepción, 35
Rocas y arena volcánica, 39
La Reina de los Mares y el Rey Mosco, 41
La burbuja del Canal, 47
Diplomacia de cañoneras, 50
La isla de Leefe, 55
El Tratado de Managua, 60
Índice Onomástico, 137

Documentos

- Carta del Capitán Gil González de Ávila a Su Majestad, dándole cuenta del descubrimiento de Nicaragua [6 marzo 1524], 71
- Carta de Pedrarias Dávila al Emperador, refiriendo el descubrimiento de Nicaragua por su lugarteniente Francisco Hernández de Córdoba [abril 1525], 71
- Instrucciones y poder que dió el Gobernador del Nuevo reino de León, Diego López de Salcedo a Gabriel de Rojas, para que fuesc al descubrimiento del desaguadero de una laguna en la provincia de Nicaragua y poblase en ella un pueblo de españoles [1527], 72
- Carta de Pedrarias al Rey, sobre administración de la provincia, sus diferencias con Diego López de Salcedo y de las expediciones que despachó. León, 15 de enero de 1529, 73
- Información seguida en León ante el Alcalde de aquella ciudad, Alvaro de Peñalver, a solicitud del Alcalde Mayor Francisco de Castañeda, con el objeto de establecer los motivos de su enemistad con el Gobernador Pedrarias Dávila, el Tesorero

- Diego de la Tobilla y el Veedor Alonso Pérez de Valer. Se inició el 17 de septiembre de 1529, 73
- Carta de Francisco de Castañeda al Rey, con las noticias de haber fallecido Pedrarias Dávila y el Tesorero Diego de la Toribia. También trata, entre otros asuntos, de las nuevas minas y de una expedición al Desaguadero. León, 30 de mayo de 1531, 74
- Informaciones hechas en la ciudad de León de Nicaragua, a petición del Sr. Gobernador, Rodrigo de Contreras, sobre lo que predicó Fr. Bartolomé de las Casas contra el viaje al Desaguadero, y el escándalo que promovió en el país. León, 23 de marzo y 30 de julio de 1536, 74
- Cédula de la Reina, expedida en Valladolid, a 9 de septiembre de 1536, ordenando al Gobernador de la Provincia de Nicaragua organice una expedición al Desaguadero y envíe una relación de la misma, 75
- Carta que el Gobernador de la Provincia de Nicaragua dirije a S. M. informándole de la residencia que tomó al Licenciado Francisco de Castañeda; sobre la expedición que organizó para descubrir el Desaguadero; del auxilio que enviara al Perú, a solicitud del Gobernador Pizarro; de la muerte del Obispo Diego Alvarez Osorio y de otros diversos motivos relacionados con su cargo y la Provincia. León, 25 de Junio de 1537, 75
- Carta del Capitán Alonso Calero a S. M. sobre el descubrimiento del Desaguadero, río de San Juan de Nicaragua. Carece de fecha, pero ha de haber sido escrita en 1539, 76
- Relación del viaje del Capitán Alonso Calero..sobre el descubrimiento del Desaguadero, río de San Juan de Nicaragua. Carece de fecha, pero ha de haber sido escrita en 1539, 77
- Probanza que se siguió en el puerto de Taure a solicitud del escribano Blas de León, y

ante el teniente de Gobernador Diego de Contreras, sobre ser encomendero del pueblo de indios de Juanagasta; y acerca de sus servicios prestados en la Provincia de Nicaragua. Se inició el 29 de marzo de 1541, 84

- Información seguida ante el Real Consejo de Indias, a pedimento de Hernán Sánchez de Badajos, sobre los excesos que se le imputaban en la expedición a la Provincia de Veragua. Se inició en Madrid a 3 de abril de 1543, 84
- Cédula del Príncipe, expedida en Valladolid a 21 de septiembre de 1543, por la que se manda al Presidente y Oidores de la Audiencia de Guatemala, investigar sobre la denuncia hecha por el Gobernador de Nicaragua, Rodrigo de Contreras, contra los que se rebelaron en la villa de San Juan de la Cruz, en el Desaguadero de aquella Provincia, 85
- Escrito de Cristóbal Bravo, vecino de Granada y uno de los compañeros del Br. Mendavia, pidiendo provisión para que las justicias de Nicaragua no le molesten. Ciudad de Panamá, 7 de agosto de 1543, 85
- Proceso sobre las lesiones que se infirieron a Juan Román en el puerto de San Jerónimo, de la Mar del Norte. Sentencia dictada en la Villa de San Juan de la Cruz, el 24 de octubre de 1541, por el Teniente de Gobernador Diego de Castañeda, 86
- Juicio promovido ante la Real Audiencia de los Confines, por Rodrigo de Contreras, al reclamar de S. M. el pago de cuanto gastara en el descubrimiento del Desaguadero. Se inició en Gracias a Dios, el 8 de julio de 1544, y fué remitido para su fallo al Real Consejo de Indias, según auto dictado el 31 de julio de 1548, 86
- Juicio promovido por Rodrigo de Contreras para cobrar los gastos que hizo al resistir al Capitán Palomino, enviado del Perú por el rebelde Gonzalo Pizarro a ocupar la provincia de Nicaragua. Se inició en

- Valladolid, el 18 de noviembre de 1549, 87 Información hecha por los de la Casa de la Contratación de Sevilla en cumplimiento de lo manado por S. M. en virtud de cierta petición que se presentó en el Real Consejo de las Indias para hacer navegable el Desaguadero de Nicaragua y hacer por esta provincia la contratación con la Mar del Sur. Sevilla, 12 de agosto de 1556, 88
- Carta a S.M. del Obispo de Nicaragua, sobre la navegación del Desaguadero [1578], 90
- Carta a S.M. del Lic. Diego García de Palacios, Oidor de la Audiencia de Guatemala, con comisión en Nicaragua para la construcción de unos galeones de S.M. en el artillero de El Realejo [1579], 90
- Relación de las cosas que sucedieron al padre Fray Alonso Ponce Comisario General en las Provincias de Nueva España—1586, 91
- Carta a S.M. por el Licenciado Bartolomé de la Canal de la Madrid, Fiscal de la Audiencia de Guatemala [1602], *91*
- Carta del Licenciado Bartolomé de la Canal de la Madrid, Fiscal de la Audiencia de Guatemala a Su Majestad [1603], 93
- Relación de Diego de Mercado dirigida a S.M. el Rey Don Felipe III [1620], 93
- Relato del fraile inglés Thomas Gage [1648], 94 Representación hecha ante el Consejo de las Indias por Sebastián Ramírez, Procurador General de la Provincia de Nicaragua [1649], 96
- Goathemala Año de 1668. Causa fulminada de oficio de la Real Justicia contra Don Juan Fernández de Salinas, 96
- Auto para reconoser la boca de San Juan [1673], 107
- Declarazion del capitan Andujar sobre la fortificacion de la boca del Rio de San Juan [1673], 108
- Declarazion de Fernando Romero pilotto sobre las vocas que haze a la mar el rio de San Juan [1673], 109
- Declarazion de Luis de Peralta pilotto de la mar del norte sobre las bocas que haze a la mar el rio de San Juan [1673], 110

- Testigo Juan Romero Tamaris sobre las bocas que haze a la mar el rio de San Juan [1673], *110*
- Testigo Juan Medina Cotto [1673], 111
- Autto para que el pilotto guie a su señoría por tierra a la boca de Taure [1673], *112*
- Testimonio de aver ydo su señoría y el señor oydor a la boca de Taure a pie [1673], 112
- Autto para que los que vienen asistiendo a su señoría vaian recondo los puntos del Rio [1673], 113
- Votto y pareser del Maese de campo Don Juan lopez de la flor [1673], 114
- Carta No. 4-Reservada-del Presidente Don Matías de Gálvez [1778], 114
- Informe del Comandante del Fuerte de San Carlos, Don José de Nava, al Presidente de Guatemala Don Matías de Gálvez [1781], 115
- Apuntamientos de J. Baily [1844], 115
- De la comunicacion mercantil entre el mar Atlántico y el Pacífico por el Istmo de Nicaragua, segun el proyecto Rouhaud presentado al gobierno de Nicaragua en 1837; traducimos los siguientes estractos,
- Informe del corresponsal del New York Herald en Granada en 1850, *119*
- El mapa de Squier: Puerto y Río de San Juan de Nicaragua [1852], 119
- Noticias de Centroamérica. Juan San (Greytown) 30 de agosto de 1858, *12*2
- Carta del jefe de la escuadra norteamericana del Atlántico, James Mc Mc Intosh, al Secretario de la Marina Isaac Toucey, en Washington, fechada en Aspinwall a bordo del buque insignia Roanoke el 3 de diciembre de 1858, 122
- Despacho del jefe de la escuadrilla naval británica en San Juan del Norte, capitán Charles Frederick del barco de guerra Cesar, al Almirantazgo, el 17 de diciembre de 1858, *123*
- Carta del jefe de la escuadra norteamericana del Atlántico, James Mc Mc Intosh, al Secretario de la Marina Isaac Toucey, en

- Washington, fechada en Aspinwall a bordo del buque insignia Roanoke el 20 de diciembre de 1858, 123
- Despacho del capitán Jos. R. Jarvis del barco de guerra norteamericano Savannah Secretario de la Marina Isaac Toucey, en Washington, fechada a bordo de su barco surto fuera de la bahía de San Juan del Norte el 4 de cnero de 1859, 123
- Carta de don Antonio de Barruel, Presidente del Concejo de Greytown, al cónsul inglés James Green el 5 de febrero de 1859, 123
- Reporte de la Comisión integrada por los capitanes y segundos oficiales de los barcos de guerra británicos Diadem, Valorous y Cesar al Capitán Charles Frederick, jefe de la escuadrilla naval británica en San Juan del Norte, fechado el 10 de febrero de 1859, 124
- Despacho de B. Squire Cotrell, Agente Comercial de los Estados Unidos en San Juan del Norte, al Secretario de Estado Lewis Cass, en Washington, fechada el 26 de febrero de 1859, 124
- Carta del Ministro de Relaciones Exteriores de Nicaragua Don Pedro Zeledón al Ministro Plenipotenciario inglés Sir William Gore Ouseley, fechada en el Palacio Nacional, Managua, Marzo 11 de 1859, 125
- Carta del promotor francés Felix Belly al Comité Fundador del Canal de Nicaragua en Paris, fechada en San Juan de Nicaragua el 19 de marzo de 1859, 125
- Reporte de M. Durocher y otros dos ingenieros franceses acompañantes del promotor Felix Belly, fechado en el Fuerte San Carlos, ribera sur del Lago de Nicaragua el 27 de marzo de 1859, 126
- Carta del Cónsul inglés James Green al Ministro Plenipotenciario Sir William Gore Ouseley, fechada en Greytown, Mosquitia el 30 de abril de 1859, 127
- Despacho del Comandante C. H. Kennedy, del barco guerra norteamericano de Jamestown al Jefe de la Flota Wm. J. McCluney en Aspinwall, fechado a bordo

de su barco fuera de la bahía de San Juan del Norte, Nicaragua, el 1 de agosto de 1859, 127

Despacho de Thomas Bell, Agente Comercial de los Estados Unidos en San Juan del Norte, al Secretario de Estado Lewis Cass, en Washington, fechada el 31 de agosto de 1859, 127

Despacho de Thomas Bell, Agente Comercial de los Estados Unidos en San Juan del Norte, al Secretario de Estado Lewis Cass, en Washington, fechada el 31 de octubre de 1859, 128

Despacho de Thomas Bell, Agente Comercial de los Estados Unidos en San Juan del Norte, al Secretario de Estado Lewis Cass, en Washington, fechada el 1 de diciembre de 1859, 128

Despacho de Thomas Bell, Agente Comercial de los Estados Unidos en San Juan del Norte, al John Appleton, Asistente del Secretario de Estado, en Washington, fechada el 16 de enero de 1860, 128

El Testimonio del capitán Joseph Newton Scott el 22 de abril de 1861 en el juicio de David Colden Murray, Depositario de la Compañía Accesoria del Tránsito vs. Cornelius Vanderbilt en la Corte Suprema del Estado de Nueva York, 128

Informe del señor ingeniero civil, don Maximiliano Sonnenstern, sobre el examen practicado, junto con la comisión costarricense en el río San Juan del Norte, boca del Colorado, &c. &c., Managua, noviembre 2 de 1868, 130

Informe sobre el puerto y río de San Juan del Norte por Maximiliano Sonnenstern [1873], 131

Lo que dice Pablo Levy [1873], 133

Reporte del Jefe de la Expedición de Reconocimiento del Río San Juan, Comandante de la Marina de Estados Unidos Edward P. Lull, al Secretario de la Marina George M. Robeson, fechado en Washington, D. C. el 25 de octubre de 1873, 134

Índice y Créditos de Mapas y Láminas

LOS MAPAS se obtuvieron, cortesía de (1) Archivo General de Indias en Sevilla; (2) Biblioteca Central Militar del Servicio Histórico Militar en Madrid; (3) Museo Naval en Madrid; (4) Public Record Office en Londres; (5) British Museum Library en Londres; (6) The National Archives en Washington, D. C., y (7) The Library of Congress en Washington, D. C.

LAS LÁMINAS son cortesía de (8) mis hijos Alejandro y Regina, Patrick y Beverly, y Ricardo y Reyna; (9) Dirección General de Cartografía, Ministerio de Fomento (hoy Instituto de Estudios Territoriales), Managua; (10) Naval Imaging Command, Washington, D. C.; (11) grabados de Harper's New Monthly Magazine (1854-1860), en Margaret Leggat Butler Library, Lindenwood College, St. Charles, Missouri; (12) grabados de Harper's Weekly, 185*7*; (13)Leslie's Illustrated Newspaper (1855-1857); (14) John Haskell Kemble, The Panama Route; William E. Simmons, The Nicaragua Canal, y (15) Archibald Ross Colquhoun, The Key of the Pacific.

Mapas

Mapa de las bocas del Río de San Juan de Nicaragua por Martín de Andújar en 1673 (1), 27

Mapa de las bocas del Río de San Juan de Nicaragua por D. José Cabantús en 1760 (1), 28

Mapa de las bocas del Río de San Juan de Nicaragua por Francisco Xavier de Vargas en 1777 (3), 28

Bifurcación del Colorado y Puerto de San Juan en el Plano del Río de San Juan de Nicaragua por el teniente inglés John Campbell en 1780 (4), 37

Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua por el teniente inglés John Campbell en 1780 (4), 38

Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua en mayo de 1787 (2), 43

Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua por Mr. George Peacock en 1832 (4), 44

Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua por el Comandante Richard Owen en 1834 (6), 45

Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua por el Comandante Nolloth en 1850 (6), 46

Bifurcación del Colorado en el Mapa del Río de San Juan de Nicaragua por Mr. John Baily en 1840 (4), 54

Bifurcación del Colorado en el Mapa del Río de San Juan de Nicaragua por el Barón Von Bülow en 1847 (4), 54

Bifurcación del Colorado en el Mapa del Río de San Juan de Nicaragua por el Capitán Granville Gower Loch en 1848 (4), 54

Plano de San Juan de Nicaragua a mediados del siglo xix (7), 65

Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua por John Richards en 1853 (6), 66

Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua por Mr. John Scott en octubre de 1856 (6), 67

Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua por órdenes del Capitán W. H. Gardner del Roanoke el 8 de octubre de 1859 (6), 68

Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua por P. C. F. West en 1865 (6), 69

Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua por el Teniente James M. Miller en 1872 (6), 70

Ilustraciones

San Juan de Nicaragua, alias San Juan del Norte, alias Greytwn, en marzo de 1995 (8), guardas

Campana rota, camalotes y tumbas en el

cadáver de San Juan de Nicaragua en marzo de 1995 (8), 4

Travesía por el Río de San Juan de Nicaragua en marzo de 1995 (8), 19

Villorrio bautizado Greytown en la ribera del Río Indio en marzo de 1995 (8), 19

Pantanos y tumbas en el cadáver de San Juan de Nicaragua en marzo de 1995 (8), 19

Fotografía aérea del antiguo Puerto de San Juan de Nicaragua en 1986 (9), 20

Antiguo naufragio en el Río de San Juan de Nicaragua, en marzo de 1995 (8), 24

Raudal del Castillo, Río de San Juan de Nicaragua, en marzo de 1955 (8), 49

La corbeta Cyane y el Capitán George Nicholas Hollins (10), 53

San Juan de Nicaragua en 1853 (11), 53

La isla de Kirkland (12) en 1855, 54

Fotografía aérea de la bifurcación del Colorado en 1976 (9), 54

Río de San Juan de Nicaragua, del Castillo río abajo, en marzo de 1995 (8), 59

Isla en la confluencia del San Carlos, Río de San Juan de Nicaragua, en marzo de 1995 (8), 59

Terminal del Tránsito en San Juan de Nicaragua en 1855 (13), 61

Vapor Star of the West, entre Nueva York y San Juan de Nicaragua (14), 62

Punta de Castilla (Punta Arenas), en la bahía de San Juan de Nicaragua (11), 62

Puerto de San Juan de Nicaragua, alias San Juan del Norte, alias Greytown, en 1855 (13), 62

Vapor Cortes, entre San Juan del Sur y San Francisco (14), 62

Calle Real de San Juan de Nicaragua, viendo hacia el norte, en 1853 (11), 62

Calle Real de San Juan de Nicaragua, viendo hacia el sur, en 1853 (11), 62

Confluencia del Sarapiqui (13), 63

Confluencia del San Carlos (13), 63

Pasajeros del Atlántico desembarcan en El Castillo para cruzar a pie el raudal (13), 63

Walker desembarca en El Castillo con tropas provenientes de Rivas (13), 63

- Río San Juan en la confluencia del San Carlos (12), 63
- Fuerte San Carlos (12), 63
- Vapor La Virgen en el muelle de Granada (13), 64
- Tropas de Walker desembarcan en La Virgen (13), 64
- Tropas costarricenses ocupan La Virgen y queman el muelle (13), 64
- Vapor con filibusteros junto al muelle de La Virgen quemado por las tropas costarricenses (13), 64
- Pasajeros del Tránsito en San Juan del Sur (13), 64

- El vapor Scott lleno de filibusteros explota en el Río San Juan cerca de la confluencia del Sarapiquí (13), 64
- El vapor La Virgen transporta el hospital del sangre filibustero de Granada a Moyogalpa (12), 64
- Ruinas del muelle de La Virgen en 1977 (8), 65 Restos del vapor San Carlos frente a Ometepe entre San Jorge y La Virgen, en 1977 (8), 65
- El Castillo de la Inmaculada Concepción a finales del siglo xix (14), 65
- San Juan de Nicaragua a finales del siglo xix (15), 65

Prólogo

EN UNA SERIE de artículos publicados en LA PRENSA y reimpresos en un folleto titulado Los pies descalzos de Nicaragua, en 1970 Pedro Joaquín Chamorro Cardenal hilvana geografía e historia y enfoca "un aspecto poco conocido de nuestra Patria, aun por aquellos que se precian de ser investigadores, curiosos, o viajeros de «tierra adentro.»" Con hábil pluma Pedro Joaquín relata su reciente gira por el río San Juan, acompañado de guía, historiador y fotógrafo, dejando en letras de molde, para la posteridad, su valioso, fiel retrato de "San Juan del Norte, o Greytown, en 1970: un cadáver de pueblo. No es un pueblo abandonado, que es distinto, sino un sitio en donde quedan los restos de un pueblo, y cosa curiosa, el más imperecedero de esos restos, está representado por los dos cementerios, uno católico y el otro masón, cuyas verjas de hierro fundido, rematadas en lancetas con base de una pulgada de grueso, desafían al tiempo y hacen de inútiles centinelas tratando de preservar lo que nunca puede preservarse: los muertos".**

Hilvanando la geografía y la historia preservada en los libros disponibles y en nuestra memoria colectiva, Pedro Joaquín concluye:

San Juan del Norte, dejó de ser puerto por abandono del hombre, y no por causas de la naturaleza; su barra se llenó de arena porque pararon de funcionar las dragas, y el tránsito fluvial vino a menos, en virtud de aquel abandono, ocasionado quizás por la competencia que el canal de Panamá hizo a nuestra precaria vía de tránsito interoceánico.

Ahora bien, si los nicaragüenses estimáramos necesario para nuestro destino, reabrir esa ruta, contamos para ello, con los mismos elementos con que contaron nuestros antepasados quienes se propusieron hacer a su país más grande, y no más pequeño.

El Río San Juan, es el mismo, con raudales, barras, lagunetas, bajíos, bancos, piedras y demás dificultades. Es el hombre, el nicaragüense de hoy, a quien toca intentar su aprovechamiento, utilizando bien la geografía que la Providencia ha puesto a su disposición.***

Dos años después-en 1972-el profesor e investigador norteamericano David Folkman, Jr., publica The Nicaragua Route (traducción al español: La Ruta de Nicaragua, en 1976), un "acucioso estudio" que "viene a llenar un vacío de información, del que adolecíamos, sobre el Tránsito a través de Nicaragua, tanto en su aspecto histórico y político como social y económico, siendo, por lo tanto, una valiosa contribución para el mejor conocimiento de esa época de nuestro histórico".**** En sus páginas, Folkman informa que un terremoto obstruyó la bahía:

Entre 1851 y 1857 la barra de la entrada al puerto tenía unos 23 pies de profundidad, de manera que barcos de todo porte la franqueaban fácilmente. En esos años los vapores oceánicos fondeaban en la propia

[&]quot; Pedro Joaquín Chamorro, Los pies descalzos de Nicaragua, Managua: Talleres de La Prensa, 1970, p. 33.

^{**} Тbid., р. 22.

^{***} Ibid., p. 28.

[&]quot;Nota explicativa" del Fondo de Promoción Cultural del Banco de América, en David I. Folkman, La Ruta de Nicaragua, traducción al español de Luciano Cuadra, Managua: Fondo de Promoción Cultural del Banco de América, 1976, p. iii.

bahía frente a Punta de Castilla, y los vaporcitos del río atracaban a ellos para transbordar a los pasajeros. Pero en 1862 que la compañía reabrió la ruta, las acrecencias aluviales creadas por la lengueta de arena de Punta de Castilla comenzaron a invadir la bahía. La compañía creyó al principio que podía rehabilitarla. Luego, en 1863, un terremoto levantó la barra de la entrada y redujo su profundidad a menos de 10 pies. Después de esto los vapores y buques de vela de gran calado no pudieron volver a cruzarla."

Precisamente cuando Folkman escribía esas líneas, yo comenzaba a recopilar documentos para el estudio de la historia de Nicaragua durante la crucial década de mediados del Siglo XIX. Entonces encontré en los Archivos Nacionales de los Estados Washington, una declaración juramentada del capitán Joseph Newton Scott, agente de la Compañía Accesoria del Tránsito en San Juan de Nicaragua desde agosto de 1853 hasta diciembre de 1859. Scott compareció como testigo de la defensa en un juicio entablado por David Colden Murray, Depositario de la Compañía, contra Cornelius Vanderbilt, en 1861, en Nueva York. Le hicieron 1.100 preguntas que numeré, traduje al español, anoté y publiqué bajo el título El Testimonio de Scott, (Serie: Fuentes Históricas Nº 5, Fondo de Promoción Cultural del Banco de América), en Managua, en 1975.

El testimonio del testigo presencial Scott, que Folkman y otros investigadores habían ignorado, descubrió para nosotros los del Siglo XX, ya casi a finales del siglo, la destrucción del puerto de San Juan de Nicaragua acaecida en 1859. Como veremos adelante, narrado por Scott y demás testigos oculares, y comprobado plenamente en diversos mapas y documentos

fidedignos de la época, la bahía de San Juan de Nicaragua no se cegó en 1863 como afirma Folkman, sino en 1859, y el desastre no se debió a ningún terremoto ni al abandono por el hombre, sino a otras causas.

Buscando las causas de dicha tragedia de consecuencias más graves y duraderas que la de Walker, en seguida investigué en todo archivo y biblioteca que pude, comenzando en el Archivo General de Indias de Sevilla; la Biblioteca Central Militar, el Servicio Geográfico del Ejército, el Museo Naval y el Archivo Histórico Nacional de Madrid; la Public Record Office y la British Museum Library de Londres; The National Archives y The Library of Congress de Washington, y otros, recopilando numerosos documentos y más de cien mapas del río y el puerto de San Juan de Nicaragua. Su estudio, y el de los documentos publicados en la Colección Somoza del Dr. Andrés Vega Bolaños, en la Revista de Geografía e Historia de Nicaragua, en la Conservadora Revista del Pensamiento Centroamericano y otras fuentes, me ha permitido dilucidar valiosos detalles de la variable geografía y dolorosa historia de la que fuera nuestra puerta al Atlántico.

En El Testimonio de Scott (1975) y después en la biografía de Walker-William Walker: The Gray Eyed Man of Destiny, cinco tomos en inglés (1988-1991) y William Walker: El Predestinado de los Ojos Grises, cinco tomos en español (1989-1994), presenté informes preliminares acerca de la destrucción de la bahía de nuestro San Juan de Nicaragua. En esta monografía ahora presento el resultado completo de mi investigación.

EN RESUMEN, el 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

[`] Ibid., p. 203.

de muchos siglos, su postrer etapa, brusca e irreversible, fue causada por actos humanos, intencionales unos y accidentales otros.

Las arenas volcánicas que entregan al San Juan sus tributarios San Carlos y Sarapiquí son partículas livianas que la rauda 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 intransitable el Bajo San Juan en el delta.

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 el menor de los ramales. Nuestra memoria colectiva hoy no lo recuerda; mas en el Siglo XIX la tradición achaca ese cambio a que nuestros antepasados ensancharon el Colorado a finales del XVII para impedir la entrada de los piratas por el Bajo San Juan.

La segunda intervención ocurre en diciembre de 1780, fecha en que los ingleses hunden tres barcos a propósito para obstruir el puerto. Su efecto se manifiesta en las siguientes décadas con grandes islas obstruyendo la propia boca del río (formadas por las arenas volcánicas depositadas sobre los navíos hundidos en 1780, pues antes de esa fecha no existían).

Aunque dañado ya dos veces por la mano del hombre, San Juan de Nicaragua sigue siendo un buen puerto cuando en 1849 la fiebre del oro en California abre la Ruta del Tránsito por nuestro río y lago. La Guerra Nacional contra el filibustero William Walker cierra el Tránsito en enero de 1857. Presionado por la depresión económica que sobreviene, el vecino de San Juan Mr. John Leefe despala treinta árboles de cedro de la isla Concepción en el río San Juan frente a la bifurcación del Colorado, y los exporta. La isla se desmorona

al secarse las raíces, y la subida del río se la lleva en pedazos durante el siguiente invierno. Al desintegrarse la isla frente a la bifurcación, el 90% de las aguas se desvía ya por el cauce del Colorado. Al entrar el verano en noviembre de 1858 y bajar el río, la débil corriente que llega a la bahía deposita en ella toda su arena y ciega el puerto, anegándolo en 1859.

De allí en adelante, los essuerzos por reanudar la Ruta del Tránsito son esímeros y tropiezan con numerosas dificultades de toda índole, siendo la obstrucción del puerto y del Bajo San Juan el factor decisivo que le impide a la Ruta de Nicaragua competir con Panamá. En vez de transbordar como antes, del vapor oceánico al fluvial en la bahía abrigada, en 1862 que se reanuda el Tránsito los vapores oceánicos anclan en mar abierto. Los pasajeros bajan en lanchitas en aguas agitadas e infestadas de tiburones. En vez de un día como antes, tardan de cuatro a siete transitando el istmo, si es que no hay dilaciones mayores.

El último pasajero del Tránsito se aleja de nuestras costas en abril de 1868. La apertura, al año siguiente, del ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos, hace ya innecesaria la ruta de Nicaragua para esa nación, pero, de todos modos, ya ésta se ha cerrado desde antes. Y, claro está, desde entonces queda también cerrada para nosotros la que fuera nuestra puerta del Atlántico.

Aunque cerrada la puerta, durante varias décadas nos vemos obligados a seguir usando el río con todos sus escollos para nuestro raquítico tráfico local y escaso comercio del Atlántico. Además, la ruina de San Juan de Nicaragua aumenta los costos en los proyectos de construcción del canal y a finales del Siglo XIX contribuye a inclinar la balanza en favor de Panamá. Cuando en 1914 se inaugura dicha ruta interoceánica, nuestro creciente tráfico exterior pasa todo a Corinto y San Juan del Sur, en el Pacífico.

Por otro lado, hay otro aspecto de esa tragedia que aparentemente nos benefició. La ruina de San Juan de Nicaragua hace que en 1860 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 28 de enero de 1860 se firma en nuestra capital el tratado Zeledón-Wyke [Tratado de Managua], en el que Inglaterra nos devuelve "San Juan del Norte" y reconoce nuestra soberanía sobre la Mosquitia. El comisionado de Nicaragua don Ramón Sáenz toma posesión del antiguo puerto el 1 de enero de 1861, en cumplimiento del tratado. Para entonces, ya San Juan de Nicaragua ha perdido todo su valor y a Inglaterra no le interesa, pues ya ni siquiera es puerto.

* * *

EN MARZO DE 1995 fui a conocer el río, acompañado de varios hijos, nueras y nietos. Cruzamos Chontales en jeep hacia San Carlos, donde nace el San Juan en el Gran Lago, y proseguimos en lancha hasta su boca en el Caribe. Navegamos cinco días, ida y vuelta: travesía inolvidable, plagada de zancudos, llena de escollos, pero maravillosa. Ahí mis ojos vieron la otrora buena bahía, convertida en laguneta inservible para la navegación desde hace casi siglo y medio. Además vieron que ya tampoco existe el pueblo de San Juan de Nicaragua (alias San Juan del Norte, alias Greytown), totalmente destruido hacía apenas diez años. En el cadáver del viejo San Juan que Pedro Joaquín vio en 1970, hoy no queda una sola choza ni habitante. Todo es pantanos y monte. Sólo los mudos vestigios del pasado marcan el sitio: praderas de camalotes donde fuera la bahía; una campana rota perdida entre la maleza donde antes hubo una iglesia, y las abandonadas tumbas (у saqueadas)

cementerio, cuyas verjas de hierro fundido siguen desafiando al tiempo y haciendo de inútiles centinelas tratando de preservar lo que nunca puede preservarse: los muertos.

Los sobrevivientes del antiguo San Juan de Nicaragua residen hoy kilómetros arriba en la ribera del río Indio, en un villorrio bautizado "Greytown" y rebautizado "San Juan del Norte" (los alias de nuestro histórico puerto). Ellos me contaron que en nuestra reciente contienda fratricida, allá por 1985, nuestro propio ejército nicaragüense (entonces llamado sandinista) bombardeó y arrasó hasta la última vivienda de la población.

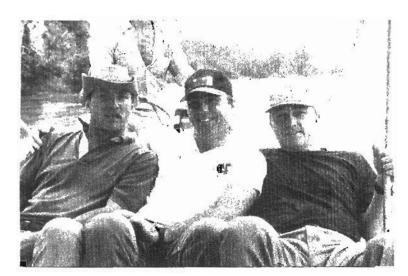
La noticia no sólo me entristeció, sino que revivió en mi mente el salvaje bombardeo y destrucción de San Juan de Nicaragua por la corbeta Cyane del Capitán Hollins el 13 dejulio de 1854, cuando estábamos en otra contienda fratricida. La historia se repite, aunque con diferencias. La acción de Hollins recibió una merecida condena universal. La del sandinismo madie la condena y aparentemente a nadie le interesa. Por ello incluyo aquí el episodio del Siglo XIX (en "Diplomacia de cañoneras", en la página 50).

De regreso en Managua, no encontré relato alguno de lo ocurrido. Pronto me di cuenta de la ignorancia generalizada y apatía que existe acerca de la destrucción del poblado hace apenas cortos años. (Además de la ignorancia generalizada que persiste de la catástrofe de 1859, con todo y que el Fondo de Promoción Cultural del Banco de América la dio a conocer hace un par de décadas). Hay un silencio sepulcral que me obliga a agregar el olvido como parte integral del cadáver junto a la campana, los camalotes y las tumbas.

Alejandro Bolaños Geyer Masaya, martes 10 de noviembre de 1998.

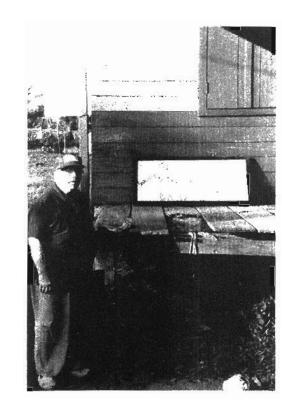


Travesia inolvidable plagada de Zancudos ilena de escollos, pero maravillosa





SAN JUAN DE NICARAGUA



Un villorrio bautizado Grevtown en la ribera del río Indio



Todo es pantanos y monte Solo los mudos vestigios del pasado marcan el sitio





MARZO 1995



Las tumbas abandonadas (y saqueadas) del cementerio cuyas verjas de hierro fundido siguen desafiando al tiempo

