

En 1832 el capitán John Peacock del barco de guerra británico *Hyacinth* elabora un plano detallado del puerto de San Juan de Nicaragua.

En 1834 elabora otro el capitán Richard Owen del *Thunder*.

Mr. John Baily, "oficial a medio sueldo de la marina británica", hace uno del río y del puerto en 1837-38, publicado en Londres en 1840.

En 1848 Inglaterra se apodera de San Juan de Nicaragua y el Capitán Granville Gower Loch hace otro mapa del río y del puerto.

Esos mapas y otros muestran grandes islas obstruyendo la 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.

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 noreste y la pluvioselva tropical que desciende de la cordillera central hacia la costa del Mar Caribe, es la morada de los misquitos, sumus y ramas, 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 noreste 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.*

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

* Troy S. Floyd, *The Anglo-Spanish Struggle for Mosquitia*, Albuquerque: The University of New Mexico Press, 1967, p. 62.

Carlos Federico; y tras un intervalo de seis años de "regentes" británicos, Jorge Guillermo Clarence 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 sumus y ramas puros—los towka, cookra, woolva y otras tribus que ocupan el territorio entre la costa y los poblados españoles—no reconocen la "autoridad 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".^{*} Eso es lo que Inglaterra trata de hacer, vestida en el ropaje de benevolente protectora de un reino mosco ficticio. En 1832,

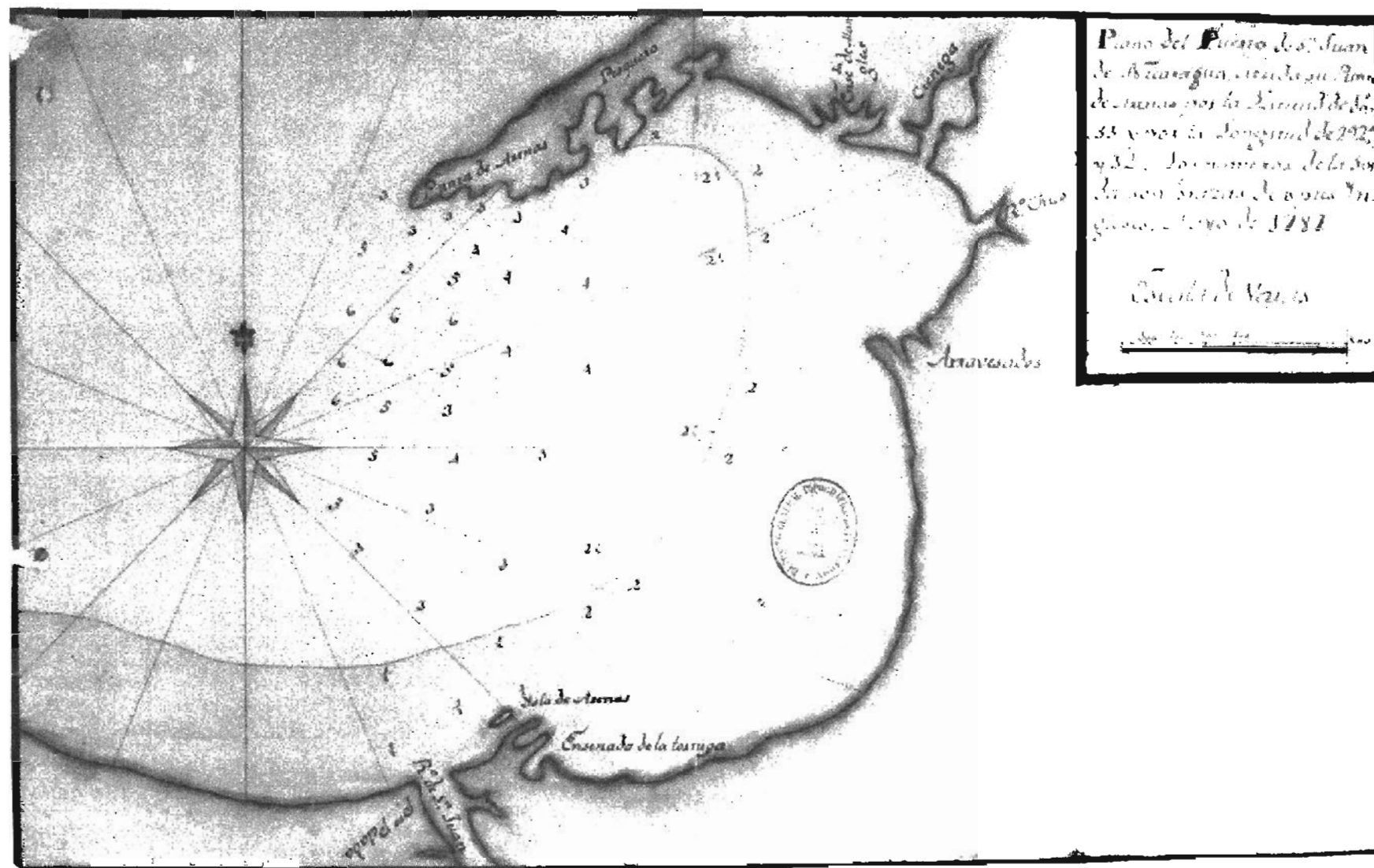
el barco de guerra británico *Hyacinth* sondea minuciosamente la bahía de San Juan de Nicaragua y su capitán, Mr. John Peacock, elabora "un plano, con dos vistas de marcas, con instrucciones de navegación para entrar al puerto".^{**} El barco de guerra británico *Thunder*, comandado por el capitán Richard 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.

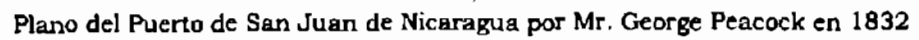
Esos mapas y otros muestran grandes islas obstruyendo la propia boca del río (formadas por las arenas volcánicas depositadas sobre los tres barcos hundidos en 1780, pues antes de esa fecha no existían), disminución marcada en el tamaño y profundidad de la bahía y cierre progresivo acentuado de la entrada al puerto. (Véanse los mapas en las siguientes páginas).

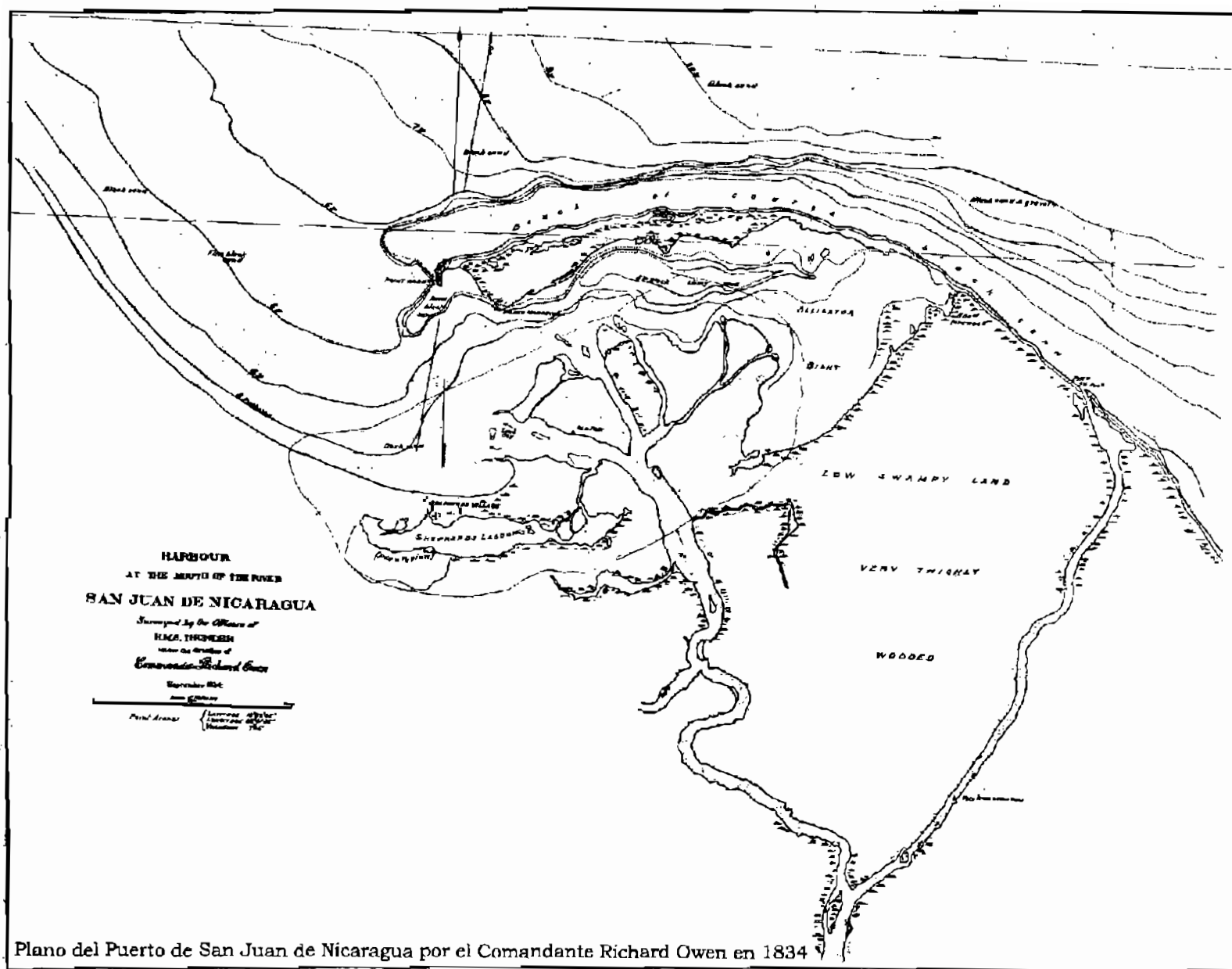
* "Central America and the British Government," *New York Herald*, 24/2/1848, p. 2, c. 1.

** "San Juan del Norte," Admiralty Chart 519, F.O. 925-1527, Public Record Office, London.

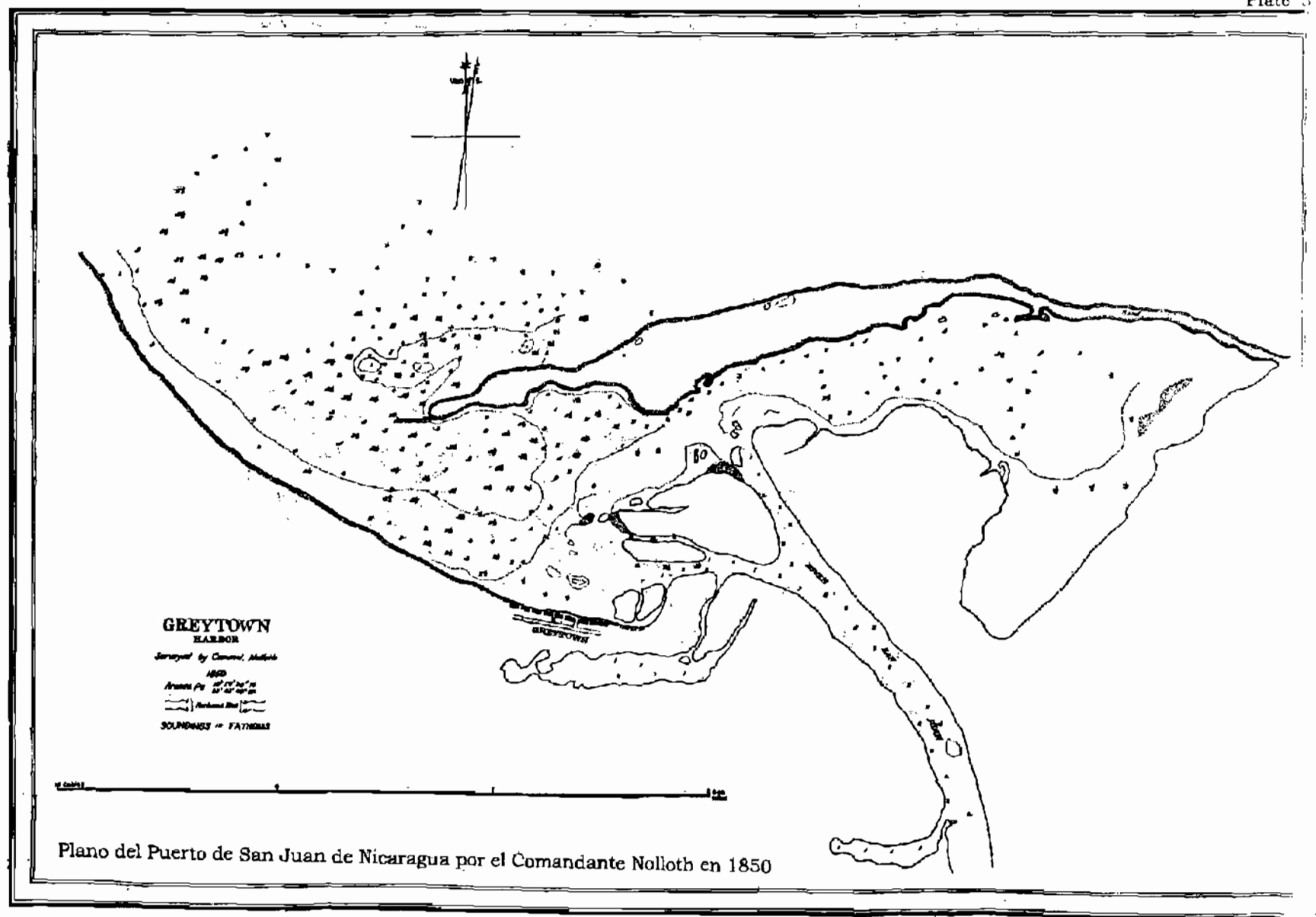


Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua en mayo de 1787





Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua por el Comandante Richard Owen en 1834



En 1848 Inglaterra ocupa San Juan de Nicaragua
en nombre del Rey Mosco y lo bautiza Greytown

En 1849 la fiebre del oro en California
abre el tránsito por la ruta de Nicaragua

En 1850 los estudios de la ruta muestran que no es rentable
la construcción de un canal interoceánico

En 1851 comienzan a navegar por el río de San Juan
y el lago de Nicaragua
los vaporcitos fluviales y lacustres
de la Compañía Accesorio del Tránsito

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 Accesorio 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, 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.^{*}

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 y lo celebra el Cura de Granada, padre Agustín Vijil, a petición del alcalde don Fernando Guzmán, con un "repique jeneral en las iglesias".^{**} 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* 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, 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.

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".^{***}

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 transbordan 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 Toro, donde transbordan al vapor lacustre *San Carlos* o *La Virgen*, en el que cruzan el lago.

* "Canal de Nicaragua," *Correo del Istmo*, 5/9/1850, p.3, c.3.

** "Interesante," *Ibid.* 9/1/1851, p.3 c.2.

*** Capitán Robert Spencer Robinson al Vicealmirante G. F. Seymour del barco de guerra británico *Arrogant*, (Port Royal, 30 de enero de 1852), FO-53-30 Mosquito Correspondence, Public Record Office, London, Microfilm FO-53-11.



Raudal del Castillo, Río de San Juan de Nicaragua

El 13 de julio de 1854, la corbeta norteamericana *Cyane*
 bombardea la población de Greytown
 —San Juan de Nicaragua—
 lloviendo sobre ella balas y metralla en etapas sucesivas
 de tres cuartos de hora, media hora y veinte minutos
 hasta dejarla casi totalmente destruida

Enseguida un contingente de marinos
 desembarca y pega fuego a los escombros
 hasta completar la destrucción de la ciudad

Diplomacia de cañoneras

LOS INTERESES DE GREYTOWN pronto entran en conflicto con los de la Compañía del Tránsito, que desde un comienzo se niega a pagarle al municipio los cobros portuarios. En marzo de 1854, rotas las pláticas de arreglo entre el abogado de la Compañía Mr. Joseph L. White y el Concejo de Greytown, "Mr. White, actuando como una especie de Jonás, apareció en las calles del pueblo blandiendo una formidable sarta de pistolas y puñales, vociferando entre abundantes maldiciones: ¡Greytown será destruida!" Les dice a los vecinos, que "él hará llegar una cañonera que los volará a todos a los infiernos".⁷⁷

Un suceso fortuito favorece a White: el 16 de mayo de 1854 asesinan por puro gusto al

bonguero nicaragüense Antonio Paladino. El homicidio ocurre en el río San Juan, dentro de la jurisdicción *de facto* de Greytown, y el asesino es un portugués de apellido Smith, capitán del vaporcito *H L Routh*, de la Compañía del Tránsito. En el *Routh* van a San Juan del Norte el Ministro norteamericano Solon Borland y los pasajeros provenientes de California, quienes presencian estupefactos cuando el capitán Smith dispara su revólver y mata a Paladino a sangre fría, y enseguida echa deliberadamente el vapor contra el bongo, destrozándolo como una cáscara de huevo. De acuerdo a los testigos oculares, "Smith no hubiera disparado, de no haber sido azuzado por Borland".⁷⁸

Al arribo del *Routh* a la bahía, las autoridades de Greytown tratan de arrestar a Smith, pero se los impide Borland, alegando

⁷⁷ "Joe White's Plans for the Regeneration of Greytown", *Weekly Post* (recorte), William Sydney Thayer Papers, Library of Congress.

⁷⁸ Chronicle of events leading to the bombardment of Greytown (Ms), Samuel S. Wood Papers, Yale University Library.

⁷⁸ "William H. Rodgers' Statement", S. S. Wood y W. P. Kirkland, *A Memorial to the Congress of the United States* (New York: John A. Gray, Printer & Stereotyper, 1859), p. 34.

que "de permitir que los funcionarios de Greytown arresten a un ciudadano americano y lo juzguen por un crimen, sería reconocer la autoridad del gobierno de la ciudad en todo sentido".* Cuando el comisario y otros funcionarios suben abordo para arrestar al capitán Smith, y un bongo con dos docenas de personas armadas se acerca al vapor, el Ministro norteamericano toma un arma, la amartilla, y la apunta al comisario, diciendo: "Si aprecian la vida, no dejen que ese bongo se acerque más, pues dispararé y los mataré a todos ustedes. En muy corto tiempo tendré aquí una cañonera para que arregle este asunto".**

Las autoridades se retiran. Al atardecer, Borland desembarca y visita a Mr. J. W. Fabens, el agente comercial de Estados Unidos en el puerto. Se congrega gente frente a la casa, y algunos vecinos airados piden que se arreste al Ministro norteamericano por haber obstaculizado la justicia. Con Borland parado en la puerta, alguien le lanza el culo de una botella que le roza y le hiere la cara. La gente se dispersa, pero durante la noche patrullas armadas rondan las calles y colocan centinelas impidiendo que nadie salga ni que atraque o zarpe embarcación alguna, en efecto quedando prisionero Mr. Borland en la casa de Fabens hasta el amanecer. Ya a la luz del día toma una lancha, sube al *Northern Light*, y zarpa para Nueva York, dirigiéndose a toda prisa a Washington a denunciar el ultraje de que ha sido víctima su persona. El 30 de mayo, al presentarle su caso al Secretario de Estado Marcy, emite su juicio sobre los habitantes de Greytown:

No puedo catalogarlos más que como

piratas y foragidos, que deben ser castigados y exterminados por quien sea capaz de hacerlo; y, en mi opinión, los intereses del buen gobierno y de la humanidad imponen el deber a quien ha sido ofendido por ellos, de propinarles un ejemplar castigo sumario.***

En ese momento, los intereses "del buen gobierno y de la humanidad" coinciden con los de la Compañía del Tránsito, por lo que Joseph L. White acompaña a Borland en Washington, urgiéndole al Presidente Pierce que le propine un ejemplar castigo sumario a los vecinos de Greytown. "Acatando los deseos del Presidente", el Departamento de la Marina le ordena al comandante George N. Hollins dirigirse en la corbeta *Cyane* a San Juan, con Mr. Joseph L. White dirigiendo tras bambalinas la misión de Hollins. White, desde Nueva York, le transmite al agente comercial Fabens las instrucciones de último minuto.

La *Cyane* llega a San Juan el 11 de julio, y Fabens y Hollins ejecutan las instrucciones de White, evitando el derramamiento de sangre pero sin mostrar la menor misericordia a Greytown ni a sus habitantes. A los vecinos del lugar se les notifica con tiempo para que abandonen sus hogares antes de que la corbeta los destruya a cañonazos. En el informe de Hollins a sus superiores, suena tan natural como abrir y cerrar la ducha en el baño:

A las 9 A.M. del 13 de los corrientes, abrimos nuestras baterías sobre la ciudad, lloviendo sobre ella balas y metralla por tres cuartos de hora, seguido de un receso de igual duración, tras lo cual las abrimos de nuevo por media hora, seguido de un

* Colonel Frémont's Statement, *A Memorial to the Congress* ... p. 32.

** Testimonio del Marshal de la ciudad de Greytown, *Ibid.* p. 36.

*** Borland a Marcy, (Washington, 30 de mayo de 1854), 33rd Congress, 1st Session, Senate Ex. Doc. No. 85, p. 3.

segundo receso de tres horas. Transcurrido ese intervalo, recomendamos a disparar y continuamos por veinte minutos hasta cesar el bombardeo. El objetivo de los varios recesos en el bombardeo era el de dar una oportunidad para platicar y arreglar satisfactoriamente el asunto con los habitantes de la ciudad. Ellos no aprovecharon la consideración que les mostramos, y a las 4 P.M. desembarcamos un contingente al mando de los tenientes Pickering y Fauntleroy con órdenes de pegar fuego a los escombros hasta completar la destrucción de la ciudad. ...

Nuestras balas y metralla habían casi totalmente destruido las casas; pero se creyó conveniente incendiar las ruinas para inculcarles a los vecinos del lugar una lección de castigo ejemplar que jamás olvidarán ... y para que el mundo entero se dé cuenta de que Estados Unidos tiene el poder y la voluntad de obligar como gobierno a que lo respeten y le den las reparaciones debidas en cualquier punto del globo en que se cometan ultrajes.*

La salvaje destrucción de Greytown por la

cañonera de Hollins, recibe la aprobación incondicional del Departamento de La Marina, del Presidente Pierce y de su gabinete. Naturalmente, también desata una tormenta de airadas protestas en la prensa norteamericana. El editorial del 11 de agosto de 1854 en el *New York Herald*, elocuente transmite "El veredicto público del suceso de San Juan":

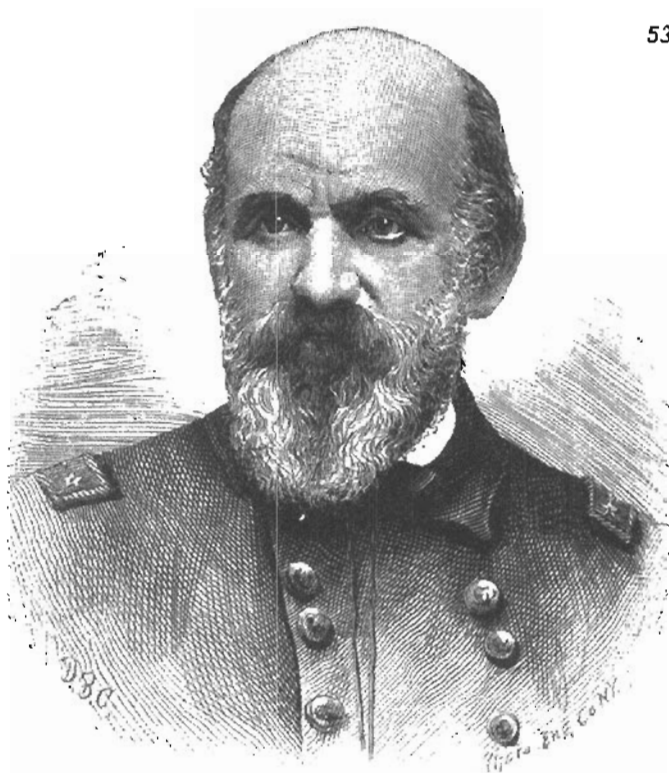
Durante el período entero de nuestra carrera periodística, no recordamos ningún acto del gobierno que haya recibido una condena tan generalizada y completa como la del ultraje cometido, bajo la autoridad de la actual Administración, contra la población de San Juan de Nicaragua. La publicación de los documentos oficiales, que se esperaba atenuaría el acto, ha servido más bien para confirmar lo justificado de las denuncias que las primeras noticias provocaron; y los sucesivos esfuerzos del órgano del gobierno de paliar la acción con falsedades de los hechos y burdas calumnias contra los habitantes de San Juan, no sólo han fracasado por completo, sino que han cubierto de vilipendio a dicho órgano y a la prensa estipendiaria que le sirve de eco.**

* Hollins a Dobbin, (San Juan de Nicaragua, 16 de julio de 1854), "House of Representatives", *New York Herald*, 1/8/1854, p.1, c.4.

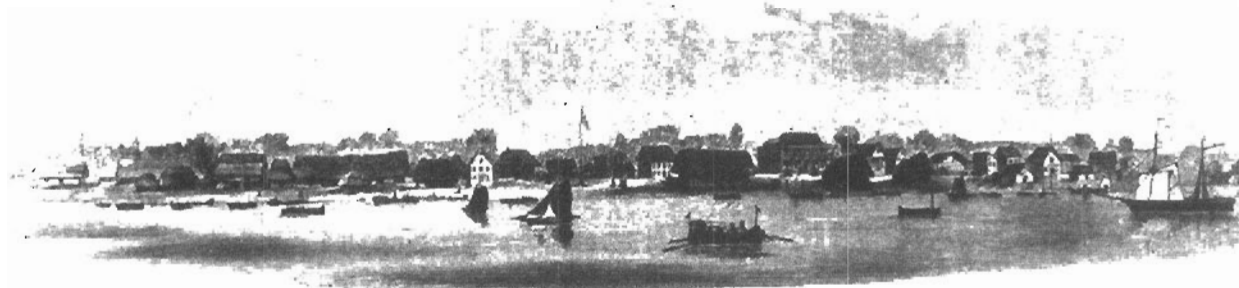
** "The Public Verdict on the San Juan Affair", *New York Herald*, 11/8/1854, p.4, c.2.

El 13 de julio de 1854
la corbeta "Cyane" del Capitán Hollins
bombardea y destruye San Juan de Nicaragua

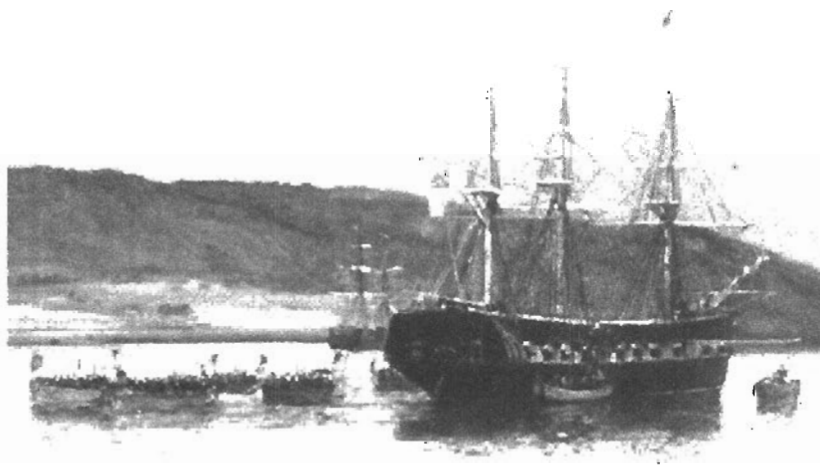
Un contingente de marinos desembarca
y pega fuego a los escombros
hasta completar la destrucción de la ciudad



Capitán George Nicholas Hollins



San Juan de Nicaragua, alias San Juan del Norte, alias Greytown, en 1853



Corbeta norteamericana "Cyane"



Mapa de Von Bülow en 1847



Mapa de Loch en 1848



Mapa de Baily en 1840

La bifurcación del Colorado



Bajo San Juan



Río San Juan

Río Colorado

Foto aérea en 1976