

San Juan de Nicaragua sigue siendo un buen puerto en 1851.

La bahía cubre un área de 881 acres y

240 acres tienen 18 a 28 pies de profundidad.

Entre el 30% y 40% del río madre desemboca en ella;
el sesenta y pico por ciento se lo lleva al mar el Colorado.

En 1857 Mr. John Leefe despala la isla en la bifurcación del Colorado.

En 1858 se desintegra la isla y el río se la lleva en pedazos al mar.

Al desaparecer la isla, casi todas las aguas se van en el Colorado.

En 1859 se ciega la bahía de San Juan de Nicaragua,
deja de ser puerto y se convierte en laguneta inservible.

La isla de Leefe

AUNQUE DAÑADO YA DOS VECES por la mano del hombre, San Juan de Nicaragua sigue siendo un buen puerto en 1851: la bahía cubre un área de 881 acres, de los cuales 240 acres tienen 18 a 28 pies de profundidad en marea baja.* Entre el 30 y el 40 por ciento del río madre desemboca en ella; el 60 y pico por ciento se lo lleva al mar el Colorado."

Durante la Guerra Nacional contra el filibustero William Walker, en enero de 1857 los costarricenses le quitan al invasor todos los vapores fluviales y lacustres del río de San Juan y del lago de Nicaragua, se cierra el tránsito, y el primero de mayo Walker se rinde en Rivas y retorna derrotado a Estados Unidos.

Temeroso de nuevas invasiones filibusteras, el Gobierno de Nicaragua no permite que se reanude el tránsito después de terminada la guerra.

En esa época el súbdito inglés Mr. John Leefe es dueño de la isla Concepción en la bifurcación del Colorado, con título otorgado por el Rey Mosco. La bautizan "isla de Leefe", (antes "isla de Kirkland" cuando era de Mr. William P. Kirkland, y antes "Cook's Post" en el mapa de Campbell de 1780).*** Presionado

* Orville W. Childs, *Report of the Survey and Estimates of the Cost of Constructing the Inter-Oceanic Ship Canal*, (New York: Wm. C. Bryant & Co., 1852), p. 43.

** E. G. Squier, *Nicaragua; its People, Scenery, Monuments, and the Proposed Inter Oceanic Canal*, (New York: D. Appleton & Co., 1852), Vol. 2, p. 221.

*** En diversas fuentes hay confusión acerca de los nombres y la ubicación de las islas. Por ejemplo, Bailly llama "isla Colorado" a la que está frente a dicho río e "isla Concepción" a otra, a buena distancia río arriba en el San Juan. El cónsul Green dice que la de Leefe es una "isla del San Juanillo". Un comité de la National Academy of Sciences (citado por Lull) afirma en 1867 que la isla de Leefe "es hoy parte de la punta de plancha en el ángulo de la ribera entre los dos ramales" y el pedazo que entonces todavía existe de la isla Concepción "está en el río madre cerca de la margen derecha, arriba de la bifurcación", a 2.000 pies de distancia. Por otro lado, el ingeniero don José María

por la depresión económica que sobreviene al cerrarse el tránsito, Leefe despala los treinta árboles de cedro de Concepción, y los exporta. (Véanse las cartas de Zeledón y Green a Ouseley en las páginas 125 y 127, y los informes del ingeniero Sonnenstern en las páginas 130 y 131). La isla se desmorona al secarse las raíces, y la subida del río se la lleva en pedazos durante el siguiente invierno. Los vecinos de Greytown la ven pasar por la bahía, rumbo al mar, y el corresponsal del *New York Herald* lo reporta el 30 de agosto de 1858 ("Noticias de Centroamérica" en la página 122):

Gran inundación en Greytown.

Recientemente hemos tenido repeticiones de las escenas del diluvio, sin descanso, en acuarelas. El río San Juan ha subido como ocho pies sobre su marca de invierno, y ha arrastrado islas, casas, bongos y gente, en la mayor profusión. Se llevó la isla de Leefe. Al pasar flotando por aquí las casas, las gallinas iban sobre las vigas del techo, bien alto y secas. Mr. Deasman se quedó en su hogar hasta que el agua cubrió la mesa en que se habían subido su esposa e hijos, y entonces embarcó a la familia en una canoa que tenía lista y se los trajo a Greytown. Unos cuantos nativos se ahogaron.

Al desintegrarse la isla frente a la bifurcación, el 90% de las aguas se desvía ya por el cauce del Colorado. Cuando un ingeniero norteamericano los examina y mide en 1873, el Colorado

tiene 1.200 pies de ancho y diez pies de hondo en la bifurcación, y el brazo del Bajo San Juan apenas 324 pies de ancho y seis pulgadas de profundidad. Un cenagal. (Véase el reporte del Comandante Lull en la página 134).

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. Los buques de guerra norteamericanos e ingleses atestiguan día a día el desastre.

Cuando la nave británica *Valorous* entra en la bahía de San Juan de Nicaragua el 16 de noviembre de 1858, ancla junto a sus hermanas fragatas a vapor *Leopard* y *Basilisk*, surtas a corta distancia la una de la otra y de los barcos de guerra norteamericanos *Jamestown* y *Savannah*.^{*} Otro buque yanque, el *Roanoke*, barco insignia de la escuadra norteamericana del Atlántico, llega el 25 de noviembre. Su calado no le permite entrar en la bahía, y cuando azota un Norte, anclado afuera, "sufrió más daños en los cuatro días que estuvo allí, tanto en su casco como en los mástiles y aparejos, que en una docena de viajes trasatlánticos en invierno". El jefe de la escuadra James Mc Mc Intosh, continúa: "Ninguna embarcación cuyo calado sea demasiado grande para entrar en la bahía debe quedarse allí entre noviembre y marzo. Mr. Burton, el práctico del puerto, ahora me informa que recientemente sondeó minuciosamente la barra y que, constantemente, lo más que consiguió fueron 23 pies de profundidad; pero que ocasionalmente, a como fue el caso cuando hace algún tiempo entró al puerto el *Savannah*, en dos ocasiones encontró 25 pies. Tales variaciones hacen muy peligroso el que este barco en ninguna ocasión entre en la bahía." (página 122).

Otros dos buques de guerra británicos, el

Alexandre en 1790, Von Bülow en 1847, Loch en 1848 y otros, ubican la isla Concepción en la propia bifurcación del Colorado; y el ingeniero Maximiliano Sonnenstern en 1868 y de nuevo en 1873 la identifica sin lugar a dudas despaldada por Leefe y desintegrada por la corriente (aunque está errada la fecha, ya que se desintegró en 1858 y no en 1861 ni 1871 como se lee en sus informes).

* "Our San Juan del Norte Correspondence", *New York Herald*, 1/12/1858, p.1, c.5.

Cesar, con 81 cañones, y el *Diadem*, con 32, arriban el 11 de diciembre y también anclan afuera al no poder entrar en el puerto que entonces se está llenando de arena. El jefe de la escuadrilla naval británica, capitán Charles Frederick, del *Cesar*, el 17 de diciembre informa al Almirantazgo: "El 13 de los corrientes se sondeó el canal que conduce a la bahía para ver si podía entrar el *Diadem*. Su calado es de 21 pies 6 pulgadas, y no se pudo encontrar ninguna agua más profunda que ésa para que entrara con seguridad. El 16 sondearon de nuevo el canal, pero sin lograr mejores resultados por lo que se decidió no correr el riesgo." (Página 123).

Mc Mc Intosh informa desde Aspinwall el 20 de diciembre: "El paquebote inglés *Medway* llegó ayer de San Juan del Norte. El capitán Jarvis me reporta que a ese puerto llegaron los barcos de guerra ingleses *Cesar* y *Diadem*. También reporta que de pronto se está rápidamente llenando la entrada de la bahía. Ya desde que estuve allí se abrigaba cierto temor al respecto, por lo que le ordené que vigilara la situación constantemente, para que pudiera salir de allí a tiempo. Eso lo ejecutará inmediatamente y fondeará afuera. La fragata de vapor inglesa *Valorous* salió de la bahía el 10 de los corrientes y entonces había la profundidad de los días anteriores, o sea 23 pies. El capitán Jarvis reporta que el 17 sólo había 22 pies de agua en la barra." (Página 123).

El capitán Jos. R. Jarvis del buque de guerra norteamericano *Savannah*, surto afuera, informa el 4 de enero de 1859 al Secretario de la Marina Isaac Toucey: "El 26 de diciembre logré sacar este barco de la bahía de Greytown, aunque siento informarle que encallamos momentáneamente al salir. Sin embargo, el mar estaba quieto, por lo que no sufrimos ningún daño. Estuvimos pegados en la barra como quince minutos. Desde el 21 de noviembre, Punta Arenas se ha prolongado hacia el oeste como 270 pies, convirtiendo así el canal en una entrada muy angosta. La

profundidad del canal también ha disminuido alrededor de un pie desde el 11 de diciembre, lo que dificultará el pase a cualquier embarcación, fuera de las pequeñas y de los vapores de poco calado." (Página 123).

Una Comisión integrada por los capitanes y segundos oficiales de los barcos de guerra británicos *Diadem*, *Valorous* y *Cesar* reporta el 10 de febrero de 1859: "Encontramos que los cambios que han ocurrido, tanto en la profundidad como en la configuración de la bahía, en los últimos 30 años, son de una gran magnitud, y opinamos que las fuerzas que han producido esos cambios y también la reciente rápida extensión y alteración del banco de arena son tan grandes, que, eventualmente no podrán ser controladas por medios artificiales." (Página 124).

B. Squire Cotrell, Agente Comercial de los Estados Unidos en San Juan del Norte, informa al Secretario de Estado Lewis Cass el 26 de febrero de 1859:

Desde hace varios meses, la bahía de este puerto se ha estado llenando, y su entrada se ha vuelto gradualmente más angosta y menos profunda, hasta el punto que ahora sólo pueden entrar embarcaciones de muy poco calado. Esta misma mañana me comunicó el práctico del puerto que ayer en la tarde sólo había quince pies de agua en la entrada, comparado con veinticinco pies que indicaban los sondeos hace seis meses. Las instalaciones de la antigua Compañía del Tránsito en Punta Arenas han sido arrasadas por las aguas, una después de otra, y ahora sólo queda en pie un cobertizo, y aun ése está en una situación muy precaria. El mar abrió un boquete de varios centenares de yardas de ancho a través de todas las instalaciones de la compañía, por el que ahora cruzan cuando les da la gana las lanchas de los barcos de

guerra que están anclados fuera de la bahía, ahorrándose así la mitad de la distancia para llegar al fondeadero principal del puerto, cerca de la ciudad. A menos que pronto ocurra un cambio favorable, me temo que se arruinará éste que ha sido un magnífico puerto... (Página 124).

El Comandante C. H. Kennedy del barco de guerra norteamericano *Jamestown*, surto fuera de la bahía, informa el 1 de agosto de 1859: "Solamente hay ocho pies de agua en la barra, que ahora se extiende desde la punta de la lengüeta hasta la tierra firme; pero, como tanto el agua de la bahía como la de la barra se encuentra dos pies más alta de lo acostumbrado, debido a las inundaciones, se puede decir que la profundidad del agua en la barra sería menos de seis pies si el agua tuviera su nivel normal. La entrada de Scott está otra vez abierta y por allí pasan las lanchas cuando el tiempo está calmo." (Página 127).

Thomas Bell, Agente Comercial de los Estados Unidos en San Juan del Norte, informa al Secretario de Estado Lewis Cass el 1 de diciembre de 1859: "... han ocurrido tremendas inundaciones en el río San Juan, las que me duele decir que han contribuido a empeorar la situación más que nunca. Se calcula, que de las enormes cantidades de agua que recibe el San Juan de sus numerosos tributarios arriba del

Colorado, por lo menos el 80% se desvía en el cauce de éste que actualmente ya es un río de considerable y creciente magnitud." (Página 128).

Finalmente, Bell informa el 16 de enero de 1860: "... El puerto y el río San Juan han sido declarados intransitables para efectos comerciales, a menos que se gasten unos tres millones de libras esterlinas para mejorarlos. Por ese motivo los ingleses han escogido a Monkey Point, y lo han inspeccionado y aprobado para que sea la terminal de un ferrocarril que se construirá bajo auspicios británicos..." (Página 128).

La ruina súbita que sobreviene al que fuera excelente fondeadero, convierte al que antes era un magnífico puerto en una laguneta superficial. Dicho 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 de muchos siglos, su postrer etapa, brusca e irreversible, fue causada por actos humanos, intencionales unos y accidentales otros.

Por otro lado, la ruina del puerto San Juan de Nicaragua hace que Inglaterra devuelva el cadáver al legítimo dueño y junto con los despojos devuelve también a Nicaragua y Honduras toda la costa Atlántica llamada Mosquitia.





Río de San Juan de Nicaragua, del Castillo río abajo, en marzo de 1995



Isla en la confluencia del San Carlos, Río de San Juan de Nicaragua, en marzo de 1995

En enero de 1859 el Ministro inglés presenta el borrador de un tratado
exigiendo que Nicaragua reconozca la autonomía de Greytown
las concesiones de tierras hechas por el rey mosco
y la independencia de la Mosquitia

Nicaragua rechaza esas cláusulas e Inglaterra rehusa firmar el tratado

Entonces llega a Londres la noticia de la ruina del puerto de San Juan

Inglaterra presto envía otro Ministro a Nicaragua
que el 30 de enero de 1860 firma el Tratado de Managua
en el que elimina las cláusulas anteriores
reconoce la soberanía de Nicaragua en todo el territorio nacional
y devuelve el puerto de San Juan (que ya no es puerto)

El Tratado de Managua

SIR WILLIAM GORE OUSELEY, Caballero Comandante de la honorabilísima orden del Baño, Enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario de Su Majestad Británica en misión especial a las Repúblicas de Centroamérica, llega a León, vía Liverpool, Nueva York, Washington, Nueva York, San Juan del Norte, Aspinwall, Panamá y Realejo, el 21 de diciembre de 1858, catorce meses después de haber salido de Londres. Cuatro semanas después, a pesar de perder el tiempo en las vacaciones de Navidad y Año Nuevo, el 18 de enero de 1859 ha ajustado y firma un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación con el Ministro de Relaciones Exteriores nicaragüense don Pedro Zeledón, y el Congreso en Managua lo ratifica el 21 de febrero. Ouseley también presenta el borrador de un segundo tratado en el que Inglaterra reconocería la soberanía nominal nicaragüense sobre San Juan del Norte, a cambio de que Nicaragua reconozca al puerto libre autónomo de Greytown, las concesiones de tierras hechas por el rey mosco, y la independencia de la Mosquitia (cuyas

fronteras las demarcarían los moscos y los nicas con la intervención de un Comisionado inglés). Nicaragua, bajo el gobierno del Presidente Martínez, rechaza la propuesta, Londres entonces rechaza el Tratado de Amistad, y Ouseley se va a San José, a firmar tratados con Costa Rica.*

Otro diplomático británico, Charles Lennox Wyke, el 30 de abril de 1859 firma un tratado con el Ministro de Relaciones Exteriores guatemalteco don Pedro de Aycinena en el que Guatemala reconoce la soberanía británica sobre Belice. Cuando Wyke regresa a Londres, casi junto con él llegan los informes de las fuerzas navales británicas en Greytown anunciando la ruina del puerto. La política inglesa cambia de inmediato, y a Wyke

* Rosalío Cortez a Ouseley (Managua, 22 febrero, 1859); Ouseley a Malmesbury (León, 25 febrero 1859), FO 15-103, ERD / 4350; Ouseley a Malmesbury (San José, 7 junio 1859), FO 15-104, ERD / 4321; tratados con Costa Rica, FO 15-102, ERD / 4321, Public Record Office, London.

lo envían de vuelta a Centroamérica a firmar con Nicaragua lo que pocos meses antes el Ministerio de Relaciones Exteriores le había ordenado a Ouseley no hacer. En el camino Wyke se detiene en Comayagua y el 28 de noviembre de 1859 firma un tratado con don Francisco Cruz, representante de Honduras, por el que Inglaterra reconoce incondicionalmente que las Islas de la Bahía le pertenecen a la República de Honduras, y también reconoce incondicionalmente que el territorio hasta entonces ocupado o en posesión

asimismo reconoce la soberanía de Nicaragua en todo el territorio nacional.** Se le conoce como el Tratado de Managua. El 1 de enero de 1861, el Gobierno de Nicaragua, por medio de su comisionado don Ramón Sáenz, formalmente toma posesión de San Juan del Norte en conformidad con lo acordado en el tratado Zeledón-Wyke.*** Para entonces San Juan no tiene valor alguno para Inglaterra, ni para nadie, pues ya ni siquiera es puerto.

En otras palabras, la ruina de San Juan de Nicaragua presto arregla el asunto que había



Terminal de la Compañía del Tránsito en San Juan de Nicaragua en 1855

de los indios moscos dentro de las fronteras hondureñas, cualesquiera que éstas sean, le pertenecen a Honduras y son de su soberanía."

Prosiguiendo hacia Managua, el señor Charles Lennox Wyke, Caballero de la honorabilísima orden del Baño, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Su Majestad Británica en misión especial a las Repúblicas de Centroamérica, y el Ministro de Relaciones Exteriores nicaragüense don Pedro Zeledón, el 30 de enero de 1860 firman en Managua un tratado en el que Inglaterra

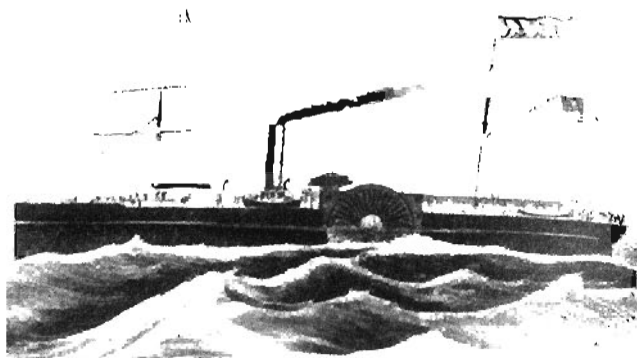
tentado y retado a las potencias marítimas durante más de una década. Sin embargo, el Tratado de Managua será la base jurídica internacional para que Nicaragua logre la reincorporación real y legal de la Mosquitia, poco antes de concluir este mismo siglo Diecinueve.

** FO 97-91, ERD / 4321, Public Record Office, London.

*** Encargado de negocios Thomas Bell al secretario de estado Jeremiah Black (San Juan del Norte, 10 enero 1861), T-348, rollo 4, The National Archives, Washington, D. C.

* "The News from Honduras", *New York Herald*, 30/1/1860, p.5, c.2.

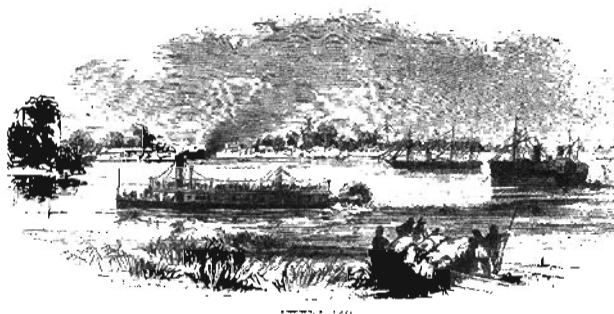
La Compañía del Tránsito en 1851-1857



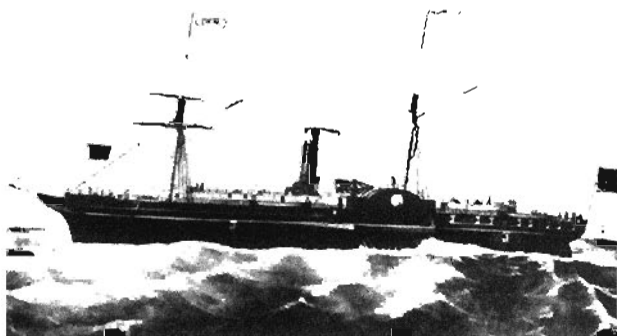
Vapor "Star of the West" entre Nueva York y San Juan de Nicaragua



Punta de Castilla (Punta Arenas), al fondo



Puerto de San Juan de Nicaragua, alias San Juan del Norte, alias Greytown, en 1855



Vapor "Cortes" entre San Juan del Sur y San Francisco

Walker llega a Nicaragua en 1855 y se apodera de la Compañía del Tránsito.

Costa Rica le quita los vapores durante la Guerra Nacional y el Tránsito se cierra en 1857.

Cuando en 1862 se reanuda la ruta, los daños sufridos en 1859 por la bahía y el río le impiden competir con Panamá.

El último pasajero del Tránsito se aleja de nuestras costas en abril de 1868.



Calle Real de San Juan de Nicaragua, viendo hacia el norte, en 1853



Calle Real de San Juan de Nicaragua, viendo hacia el sur, en 1853



Confluencia del Sarapiquí



Confluencia del San Carlos



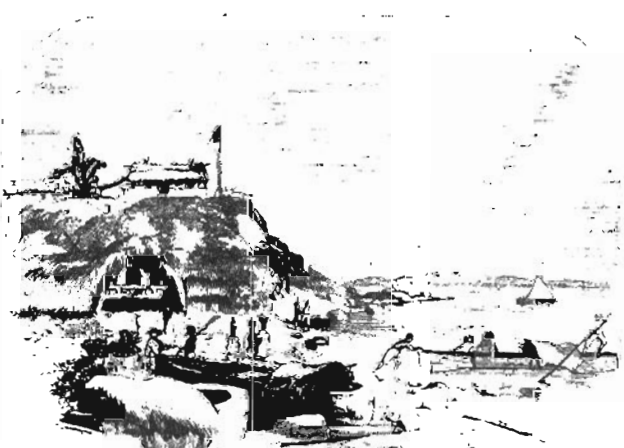
Pasajeros del Atlántico desembarcan en El Castillo para cruzar a pie el raudal



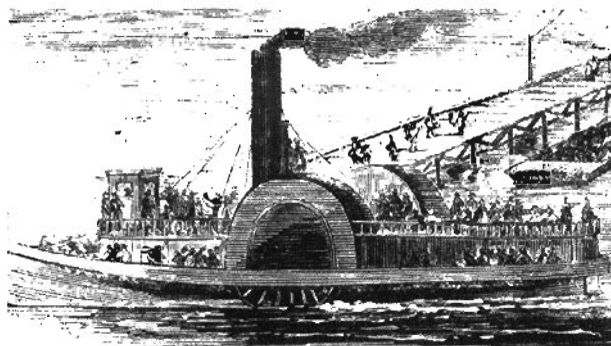
Walker desembarca en El Castillo con tropas provenientes de Rivas



Río San Juan en la confluencia del San Carlos



Fuerte San Carlos



Vapor "La Virgen" en el muelle de Granada



Tropas de Walker desembarcan en La Virgen



Tropas costarricenses ocupan La Virgen
y queman el muelle



Vapor con filibusteros junto al muelle de La Virgen
quemado por las tropas costarricenses



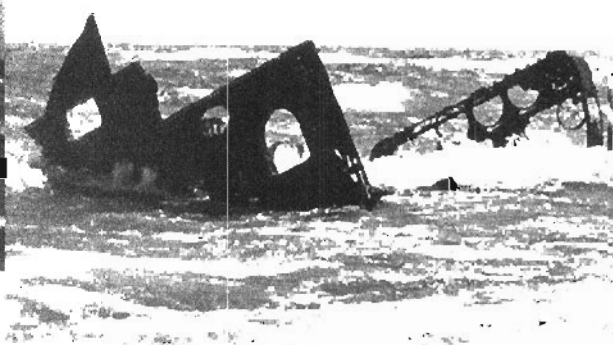
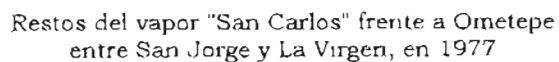
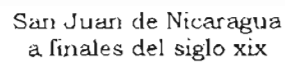
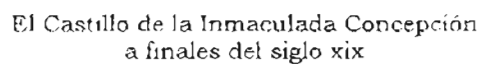
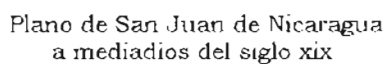
Pasajeros del Tránsito en San Juan del Sur

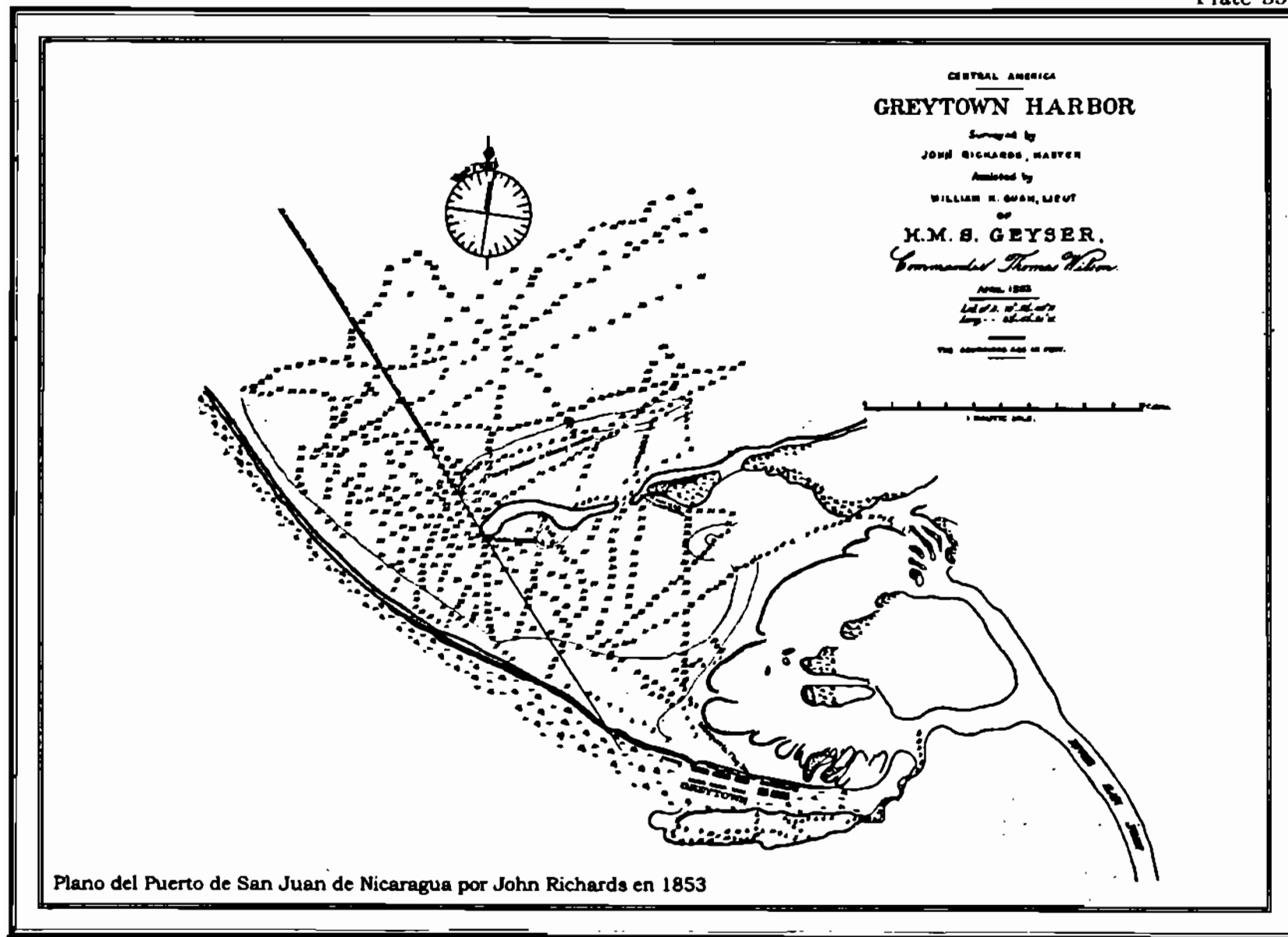


El vapor "La Virgen" transporta
el hospital de sangre filibustero
de Granada a Moyogalpa

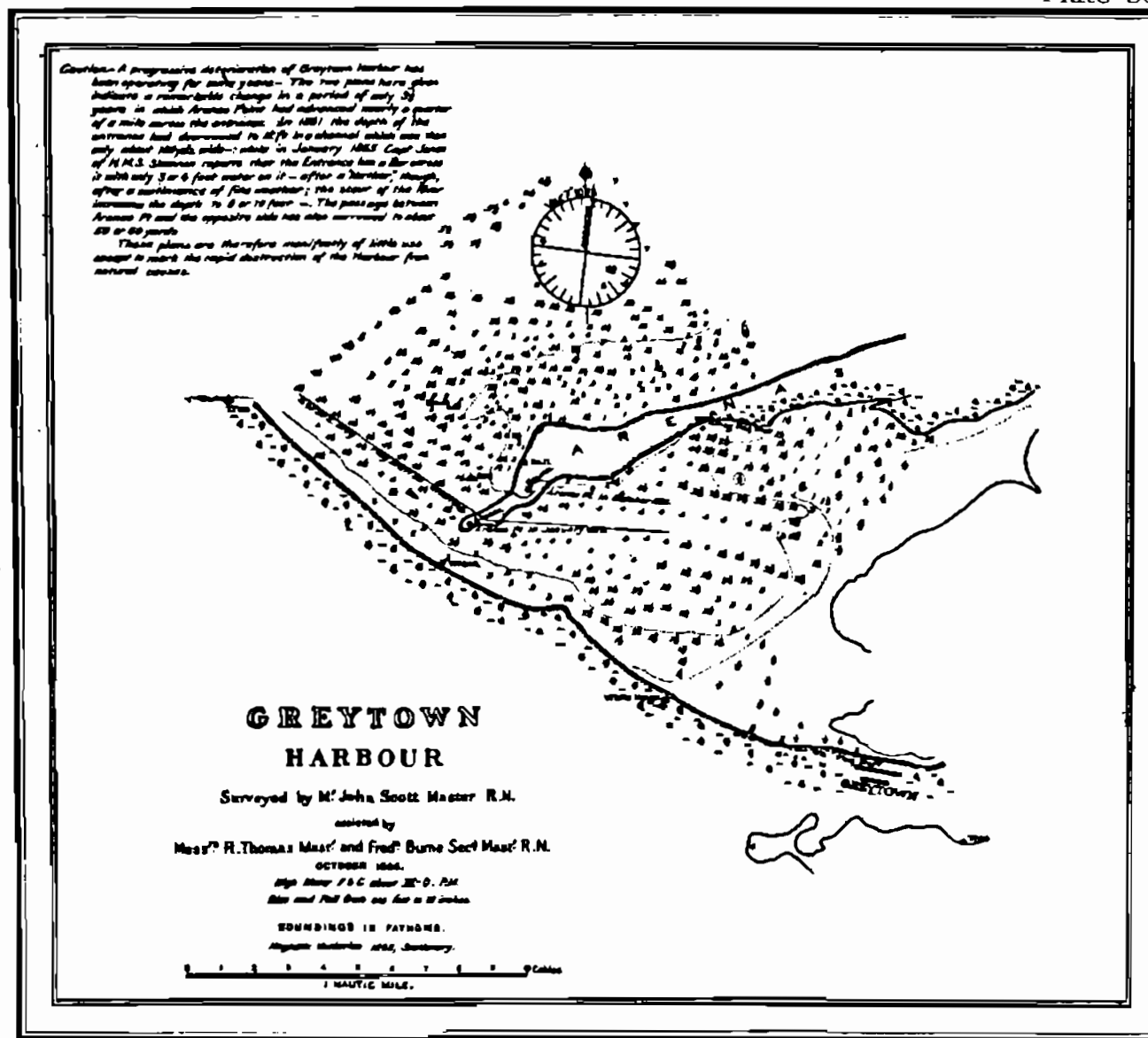


El vapor "Scott" lleno de filibusteros
explota en el Río San Juan
cerca de la confluencia del Sarapiquí

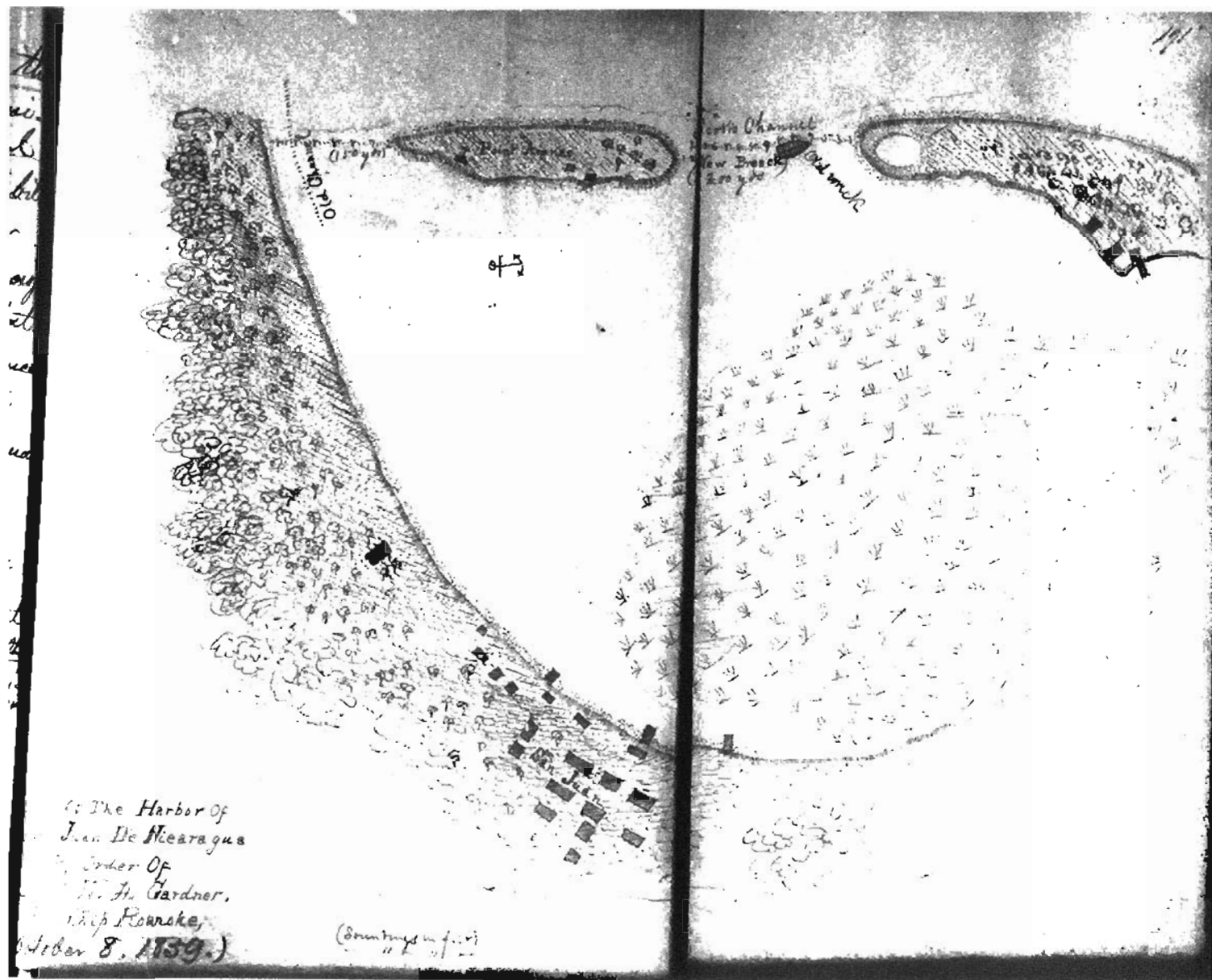




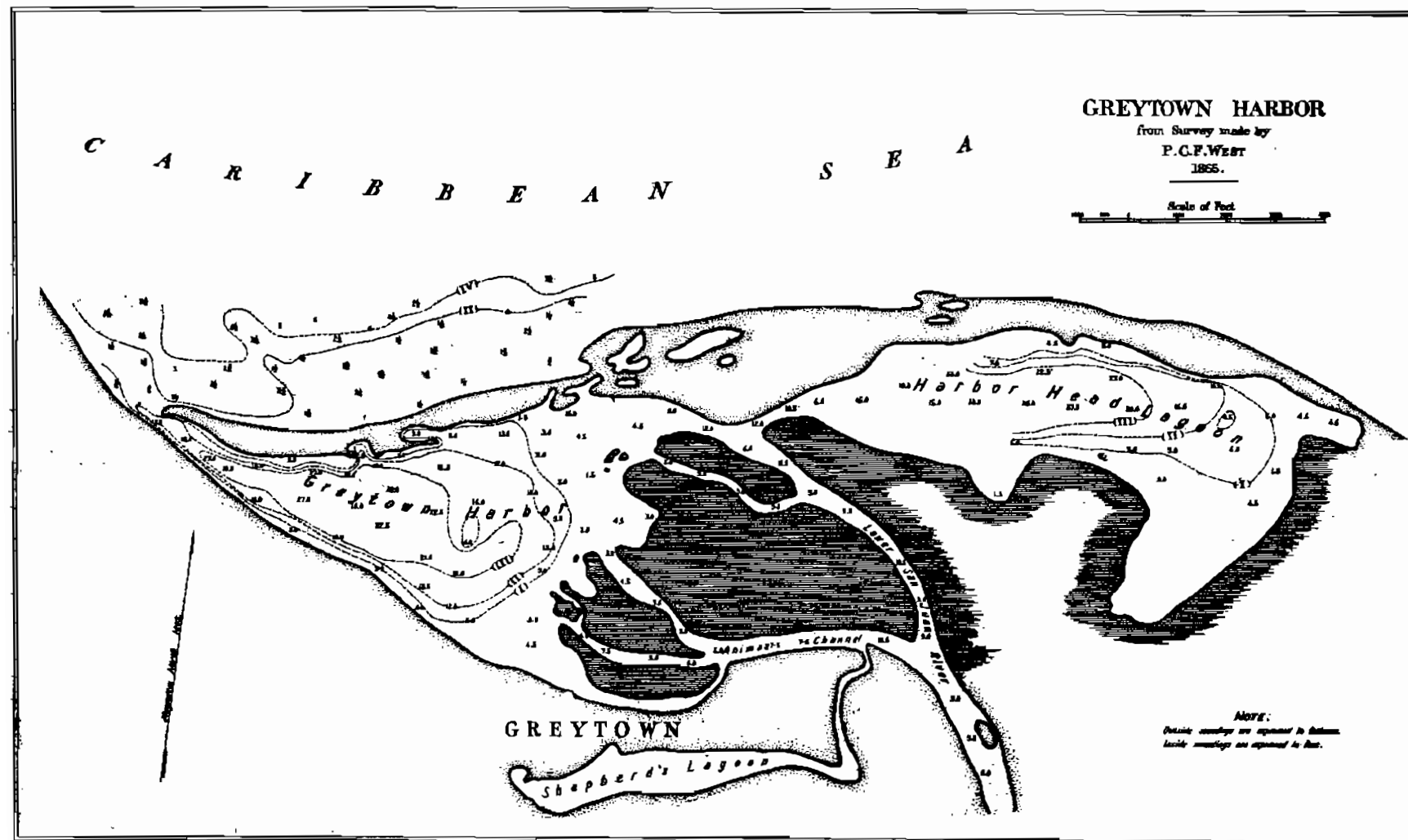
Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua por John Richards en 1853



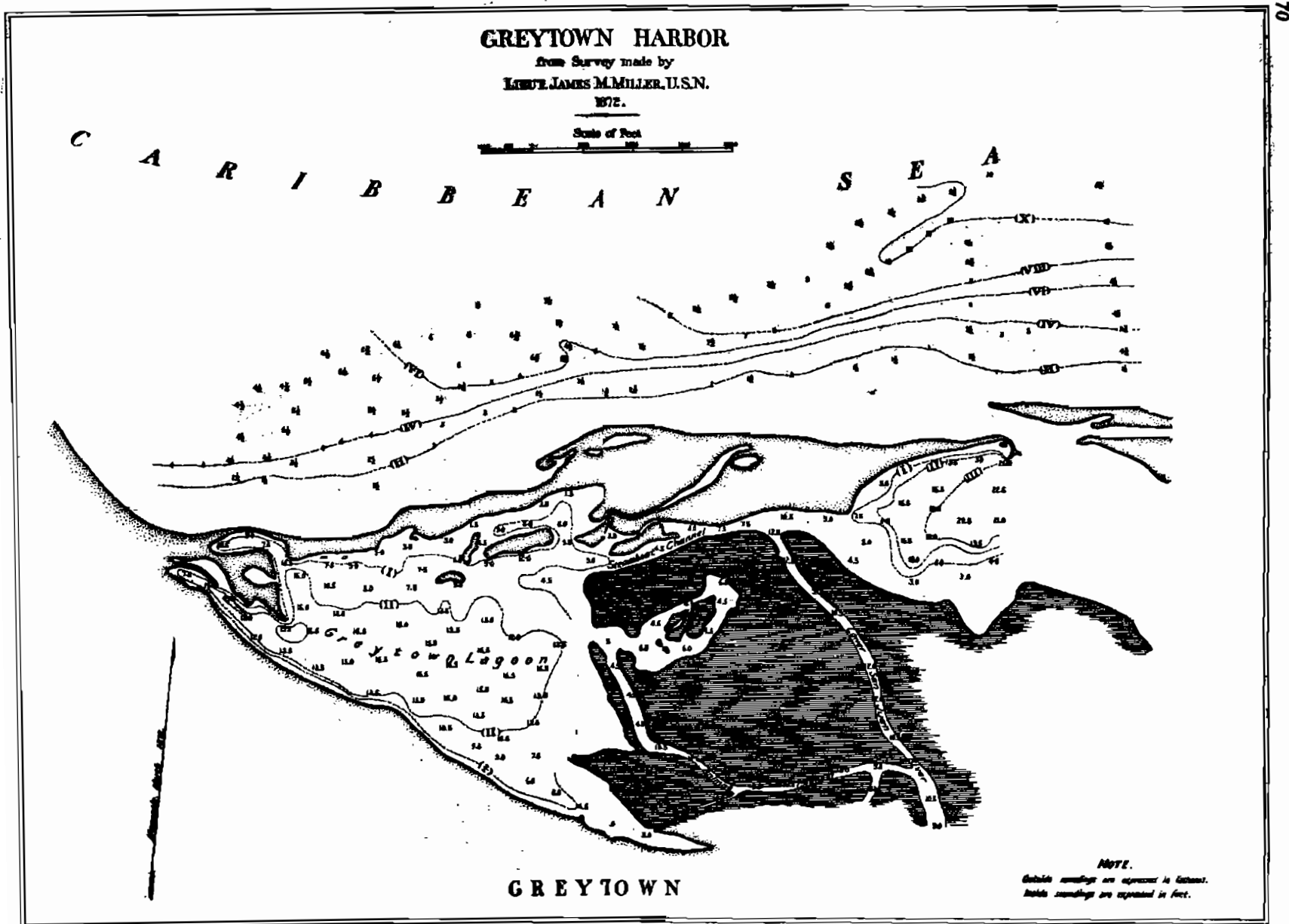
Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua por Mr. John Scott en octubre de 1856



Mapa del Puerto de San Juan de Nicaragua por ordenes del Capitán W. H. Gardner del "Roanoke" el 8 de octubre de 1859



Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua por P. C. F. West en 1865



Plano del Puerto de San Juan de Nicaragua por el Teniente James M. Miller en 1872