

Campana rota, camalotes, tumbas y olvido

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.»”¹ 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 impecadero de esos restos, está representado por los dos cementerios, uno católico y el otro masón, cuyas veijas 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”²

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 contamos nuestros antepasados quienes se propusieron hacer a su país más grande, y no más pequeño

El Río San Juan, es el mismo, con raudales, bañías, 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 disposición³

Dos años después—en 1972—el profesor e investigador norteamericano David I. 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 acontecer histórico”⁴ 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 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 afecciones aluviales creadas por la lengua 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.⁵

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 Unidos, en 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 1100 preguntas que numeré, traduje al español, anoté y publiqué bajo el título *El Testimonio de Scott*, (Serie: Fuentes Históricas N° 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 *Revista Conservadora 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 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 edimentan 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.

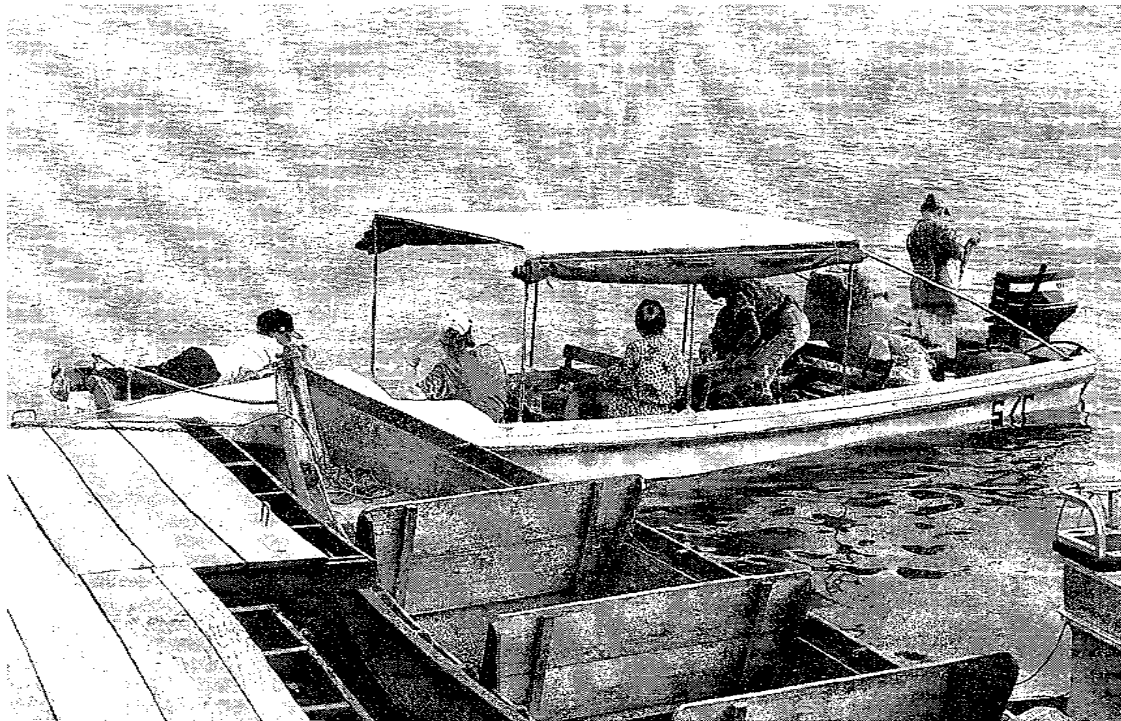
De allí en adelante, los esfuerzos por reanudar la Ruta del Tránsito son efímeros y tropiezan con numerosas dificultades de toda índole, siendo la obstrucción del puerto y del Bajo San Juan el factor decisivo que le impide a la Ruta de Nicaragua competir con Panamá. En vez de transbordar como

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.



Antiguo naufragio en el Río de San Juan de Nicaragua.



Travesía inolvidable, plagada de zancudos, llena de escollos, pero maravillosa.

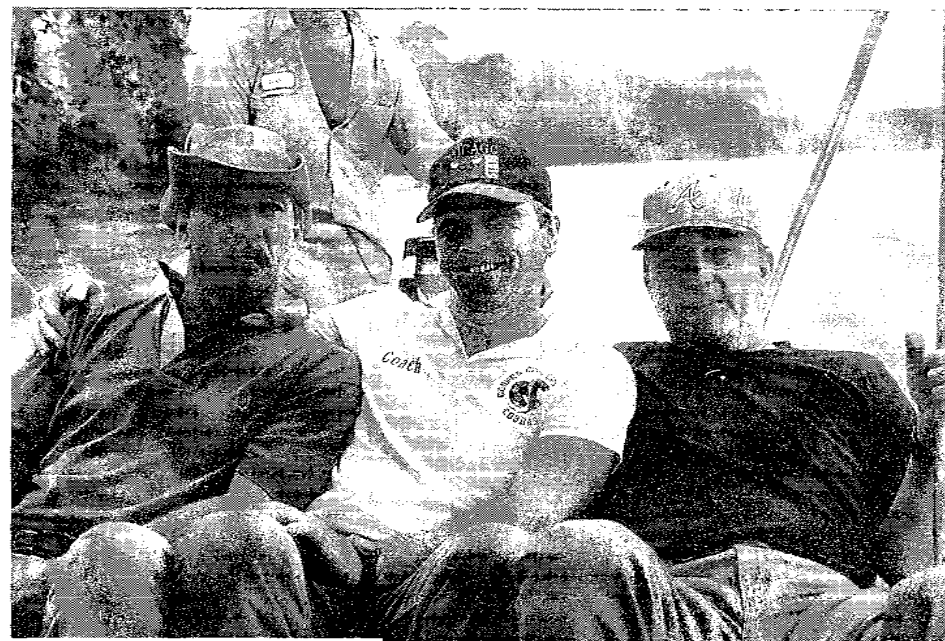


Un villorrio bautizado "Greytown" en la ribera del río Indio.

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



* * *

EN MARZO DE 1995 fui a conocer el río, acompañado de varios hijos, nueros 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 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.

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 1984, 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 de julio 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 nadie la condena y aparentemente a nadie le interesa. Por ello incluyo aquí el episodio del Siglo

SAN JUAN DE NICARAGUA MARZO 1995



Todo es pantanos y monte: sólo los mudos vestigios del pasado marcan el sitio.



Una campana rota perdida entre la maleza donde antes hubo una iglesia.



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

XIX (en "Diplomacia de cañoneras", en la página 24).

De regreso en Managua, no encontré relato alguno de lo ocurrido. Tras indagar sin éxito con diversas personas, hace un par de meses logré desempolvar en una hemeroteca la versión sandinista de la destrucción del pueblo en abril de 1984, que a continuación presento. Pronto me di cuenta de la ignorancia generalizada y apatía que existe en Nicaragua acerca de la muerte 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, miércoles 10 de noviembre de 1999.

La versión sandinista de la muerte del pueblo de SAN JUAN DE NICARAGUA en abril de 1984

El Traidor expulsado de San Juan del Norte Combatieron hasta el último tiro!

SAN JUAN DEL NORTE. El Comandante Sifón (enviado especial) y voluntarios en combate, sobre el campo quemado, a la vez que rápidamente y mejoraron las escuelas y centros de salud. Los heridos, los niños y los adultos, los soldados sandinistas en la batalla.

A una semana de la destrucción revolucionaria en este sector del extremo sureste de nuestro país, en medio de los combates y batallas, los soldados sandinistas en la zona, combatiendo sobre los destruidos cañones por los destruidos.

El Comandante Sifón, jefe de la zona, dijo: "Los soldados sandinistas en la zona, combatiendo sobre los destruidos cañones por los destruidos."

San Juan del Norte, la embestida de más de 500 contrarrevolucionarios de la facción del traidor Pastora.

La debilidad moral y política de la contrarrevolución al pretender derrotar en un show propagandístico que impactara a la comunidad mundial, se opuso a la valentía del pequeño grupo de soldados, quienes han estado luchando en sus propias trincheras, a medida que han caído en el combate. El día de su siempre resistir todavía en el aire de esta zona.



El Sub-Comandante Jaime Aguirre, jefe de la Región Fronteiza del Atlántico, muestra a los periodistas para del armamento recuperado a los contrarrevolucionarios. (Foto Leo Barahona)

De acuerdo a la versión oficial sandinista, publicada en *Barricada* y *El Nuevo Diario* en abril de 1984, más de 500 "Contras" de Edén Pastora "se infiltraron al territorio nacional desde el sector Nor-Atlántico de Costa Rica", en lanchas y pangas, y atacaron "San Juan del Norte" ese 8 de abril.

Los "Contras" tomaron el pueblo, donde capturaron a 60 de los 78 soldados del Ejército Popular Sandinista que lo guarnecían.

Usando su aviación, el Ejército Sandinista desalojó de San Juan de Nicaragua a los "Contras" el 17 de abril, la Fuerza Aérea Sandinista les hundió dos embarcaciones, y el pueblo quedó totalmente destruido.

En la versión sandinista, la destrucción de la iglesia, de las viviendas, y todos los daños en tierra, fueron obra de los "Contras".

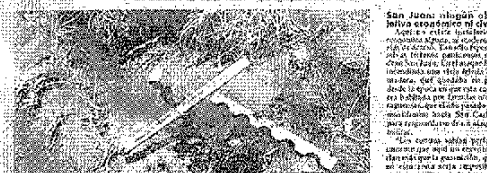


Barricada, 18 de abril de 1984.

En San Juan del Norte

Muralla sandinista rechazó ataques del traidor Pastora

San Juan del Norte, la embestida de más de 500 contrarrevolucionarios de la facción del traidor Pastora.



En San Juan del Norte, la embestida de más de 500 contrarrevolucionarios de la facción del traidor Pastora.

Barricada, 23 de abril de 1984

Nicaragua denuncia abierta complicidad de funcionarios ticos

Regresan a su trinchera los héroes de San Juan del Norte

Vistiendo sus uniformes de combate, salidos y manchados por la sangre, regresan a su trinchera los héroes de San Juan del Norte.



San Juan del Norte, la embestida de más de 500 contrarrevolucionarios de la facción del traidor Pastora.

Barricada, 26 de abril de 1984.

Quemaron Iglesia e imágenes



El Nuevo Diario, 23 de abril de 1984.

Fotografía Aérea de SAN JUAN DE NICARAGUA en 1986

