

El Desaguadero de la Mar Dulce de Nicaragua

EN SU CUARTO Y ÚLTIMO VIAJE en 1502, Cristóbal Colón navega frente a la costa Atlántica de Nicaragua y se ha dicho que pisa tierra en la bahía que después se llamará San Juan de Nicaragua,⁶ mas enseguida transcurren casi cuatro décadas antes de que los conquistadores españoles la descubran, bauticen y utilicen como puerto

Su descubrimiento ocurre en cinco etapas

- Cuando Gil González de Ávila descubre Nicaragua por la Mar del Sur en 1522, al ver el Lago Cocibolca entra a caballo en sus aguas y las prueba, lo llama *Mar Dulce* “porque crece y mengua”, toma posesión en nombre de Su Majestad y manda entrar media legua por el agua una canoa en que los indios navegan para ver si el agua corre hacia alguna parte, “sospechando que fuese río y no le hallaron corriente” Los pilotos que le acompañan certifican que sale a la Mar del Norte, lo cual es para él “muy grata nueva”, ya que apenas está distante de la Mar del Sur “a dos o tres leguas de camino muy llano” (Véase página 30)

- Gil González viaja a la Isla Española en busca de gente y caballos para explorar la comunicación de la Mar Dulce con la Mar del Norte, que él cree se encuentra en el paraje del Golfo de las Higueiras (en Honduras), mientras Pedrarias Dávila envía a la conquista de Nicaragua a su lugarteniente Francisco Hernández de Córdoba. Éste funda Granada en la ribera del Lago Cocibolca y León en la del Lago Xolotlán en 1524. Ambos lagos, unidos por el río Tipitapa, son para él la Mar Dulce. Hernández de Córdoba echa al agua un bergantín en el que la baja toda, y conforme Pedrarias en seguida le comunica al Emperador “fallóse una salida de un río por donde sangra por el cual no pudo ir el bergantín porque es de muchas piedras y va muy recio y tiene dos muy grandes saltaderos, y fueron por él en una canoa y no se pudo saber a do va a parar, créese que sale a la mar del norte” (Véase página 31)

- Sucesivas expediciones buscando descubrir la boca del Desaguadero de la Mar Dulce en la Mar del Norte, fracasan. En 1527, mientras Pedrarias anda en Panamá, el gobernador en León, Diego López de Salcedo da instrucciones detalladas al capitán Gabriel de Rojas “para descubrir el desaguadero de la laguna de la provincia de Nicaragua y saber el secreto dello y poblar un pueblo de españoles en la parte que mas fruto e servicio a dios e a su magestad se hiziese” (página 31). Antes de que Rojas realice su cometido, Pedrarias regresa de Panamá y en 1528 envía al capitán Martín Estete “a descubrir y poblar el desaguadero destas lagunas a la mar del norte con CXL ombres los L de caualllo y los XXX ballesteros y los otros despada y nodela y con el al capitán gaviel de rojas y otros hidalgos y compañeros todos gente escogida y los oficiales y adereço que era menester para poblar a se llamar el pueblo que se hiziese la cibdad de gante”

(Página 31). En las palabras de un testigo, “martín estete fue por capitán al desaguadero dondestuvo seys o syete meses donde le mataron dos hombres e le hirieron otros muchos y se bolvió” sin cumplir su misión (página 31). Sus compañeros achacan el fracaso a que Estete “no es para capitán que sino fuera por Rojas se amotinarian contra dicho estete”, y “todos vinieron perdidos e se bolvieron” (página 31). Pedrarias envía otra expedición bajo otro capitán, Ruy Díaz, quien también fracasa, porque, según narra Francisco de Castañeda en carta al Rey fechada en León el 30 de mayo de 1531 “toda la tierra que hallo hera cienagas e montes e gentes que no tenia pueblos sino un buho en una parte e otro en otra e hera haita gente biben miserablemente e asy se bolvieron perdidas dos mill plaças o casy de yndios de la tierra que llevaban” (página 31)

- Pedrarias fallece en León el 6 de marzo de 1531. Su yerno, Rodrigo de Contreras, le sucede como Gobernador y Capitán General de la Provincia de Nicaragua el 4 de mayo de 1534.⁷ Contreras pronto manda otra expedición, bajo el capitán Diego Machuca de Suazo, “para el descubrimiento e pacificación de las provincias del desaguadero” (página 31), mas ésta se pospone debido a la oposición de Fray Bartolomé de las Casas desde el púlpito del Convento de San Francisco en Granada.⁸ Cuando Machuca por fin logra salir hacia el desaguadero, en 1536, “yendo en el viaje despues de mas de tres meses se alço la mayor parte de la gente contra el capitán e le quisieron matar a el e a los que le ayudavan y se fueron a guatemala y el capitán se ovo de bolver por quedar con poca gente” (página 32). Contreras no cede y reorganiza la expedición, mas la pospone de nuevo cuando se ve obligado a enviar siete navíos con toda la gente que puede en socorro del gobernador del Perú, Francisco Pizarro, para sofocar una rebelión.⁹

- Machuca a la postre sale de nuevo de Granada hacia el desaguadero el 6 de abril de 1539, esta vez acompañado del capitán Alonso Calero. La armada del descubrimiento dos fustas, una de quince bancos y otra de doce, cuatro canoas, una barca grande en la que van cuarenta caballos y cincuenta puecos “La jente toda yba en cámara de tillado, y esto llevaba la fusta grande por popa y con esta armada susodicha comenzó de caminar el río abaxo” (página 34). Calero lo navega de un extremo al otro y hacia finales de junio sale a la mar del norte, en “un puerto mucho bueno, donde pueden entrar y salir navíos y estar muy seguros” (página 37) [Véase la “Relación del viaje del Capitán Alonso Calero, sobre el descubrimiento del Desaguadero,” (anotado por don Manuel M. de Peralta), en las páginas 32 a 37]



San Juan de la Cruz

CALERO NO DA DETALLES del “puerto mucho bueno” en la boca del Desaguadero, ni dice como se llama ni si hay otras bocas en el delta del río, mas en una probanza que se inicia allí en marzo de 1541, se lee “En este puerto de Tavre que es en la boca del desaguadero de la laguna de granada de la provincia de nicaragua costa de la mar del norte en veynte e nueve dias del mes de março de mill e quinientos e quarenta e vn años” (página 38), y en una sentencia dictada allí el 24 de octubre de 1541, dice “El despues de lo suso dicho en la villa de san juan de la cruz ques en la boca de tabre” (página 39)

Por otro lado, en un 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, que se inició en Valladolid el 18 de noviembre de 1549, Alonso Calero comparece como testigo y afirma “que lo que sabe e vio es quel dicho rodrigo de contreras e otros capitanes por su mandado descubrieron el dicho río del desaguadero e mucha tierra a el comarcana con la dicha gente e bergantines y canoas y poblo un pueblo que dizen san juan de la cruz y puso en el justicia y questo es lo que sabe desta dicha pregunta” (página 39), el testigo Gabriel de León afirma “que este testigo sabe quel dicho rodrigo de contreras en cumplimiento de lo en la dicha cedula contenida fue con mucha gente al dicho desaguadero porque este testigo vino en el nombre de dios al puerto de san juan de la cruz e vio allí al dicho governador rodrigo de contreras con la dicha gente este testigo estuvo dos años en el puerto de san juan de la cruz ques en el dicho desaguadero y fue allí alcalde.” (página 39), otros cinco testigos lo confirman, quedando claro que a comienzos de 1541, o antes, Rodrigo de Contreras, Gobernador de Nicaragua funda la villa San Juan de la Cruz en la boca del Taure, que es boca del Desaguadero

* * *

DIEZ AÑOS DESPUÉS DE DESCUBIERTO por Alonso Calero, el puerto San Juan de la Cruz es útil y muy provechoso a la provincia de Nicaragua porque pueden ir y venir navíos de todas las partes y tierras del Mar del Norte y suben por el río muchos bergantines y fragatas con cosas de mercadería y bastimentos, a cuya causa la dicha provincia ha venido a mucho y se han aumentado mucho las rentas reales. El propio descubridor Alonso Calero, el capitán Luis de la Rocha, Juan Arias Maldonado, Diego Ruiz, Diego Gutiérrez, Francisco de Tapia y Gabriel de León—los siete testigos interrogados acerca de ello en el juicio iniciado en Valladolid el 18 de noviembre de 1549, todos de acuerdo lo confirman.¹⁰ No obstante, los raudales desde un comienzo dificultan la navegación del río, por lo que la Casa de la Contratación de Sevilla, en cumplimiento de un mandato de Su Majestad, “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”, el 12 de agosto de 1556 inicia una “información”, interrogando bajo juramento a tres testigos. [Véase su testimonio en la página 40]

Raudales, bajíos y Corsarios

LA CASA DE LA CONTRATACIÓN de Sevilla no hace nada para hacer navegable el Desaguadero de Nicaragua ni hace por dicha Provincia la contratación con la Mar del Sur, a lo que se suman los corsarios ingleses que en la segunda mitad del Siglo XVI paralizan temporalmente la navegación por el río de San Juan de Nicaragua. Así le comunica el Obispo de Nicaragua a Su Majestad en carta fechada en León el 12 de enero de 1578 “El Desaguadero de Granada por donde de Tierra Firme se proveya esta gobernación con la navegación de las fragatas, ha cesado a causa que ynghleses corsarios se han desvergonzado acometerlas y robarlas, como han hecho a todas las que por aquella vía navegaban” (Véase la página 41).

El cese de la navegación es temporal, como se aprecia en carta a Su Majestad del Lic. Diego García de Palacios, Oidor de la Audiencia de Guatemala, fechada en El Realejo el 17 de abril de 1579, en la que se destaca de nuevo la difícil navegación del río durante el verano “Este Desaguadero se anda con fragatas que piden quatro o cinco palmos de agua, y desde los postreos de diciembre hasta todo mayo se sube mal por él, porque como acá es tiempo de verano, no tiene el agua que es menester, conviniendo se a andar en los otros meses” (página 42).

La situación hacia finales del Siglo XVI se expone en la crónica que en 1586 escribe Fray Alonso Ponce, Comisario General en las Provincias de Nueva España (página 42).

El Licenciado Batolomé de la Canal de la Madrid, Fiscal de la Audiencia de Guatemala, en carta a Su Majestad fechada el 17 de abril de 1602 detalla la navegación por el río de San Juan de Nicaragua al comenzar el Siglo XVII (página 42). Un año después, el 17 de abril de 1603, de la Madrid informa a Su Majestad que “En el fuerte que se hizo en el Desaguadero de Nicaragua y para su fundación se gastaron de la Caja de aquella provincia más de diez y seys mill pesos, sin lo que se deve a los soldados de sus pagas. Pedí en la Audiencia, que ya había cesado aquel presidio, que se mandasen tomar las quantas” (Página 43).

El 23 de enero de 1620, Diego de Mercado, de nación flamenco, con doce años de servicio en la administración de la pólvora en la Ciudad de Guatemala y otros servicios en las armadas reales en diversos viajes y ocasiones, relata la situación en carta dirigida al Rey Don Felipe III (Véase la página 43).

En 1637, el fraile inglés Thomas Gage, en su retorno de Guatemala a Europa, pasa por Nicaragua, pensando salir al Atlántico por el río San Juan. Se lo impiden los bucaneros que acechan en la Mar del Norte y se ve obligado a continuar por tierra de Granada a Cartago, Costa Rica. Cuando finalmente llega a Inglaterra, escribe un libro que publica en 1648 (Véase lo pertinente al

Río de San Juan de Nicaragua en la página 44).

Sebastián Ramírez, Procurador General de la Provincia de Nicaragua, expone el problema de la navegación del río ante el Consejo de las Indias el 17 de Julio de 1649 (Véase la página 45).

En resumen, a mediados del Siglo XVII el mayor trato de la Provincia de Nicaragua es el de las fragatas que del puerto de la laguna de Granada corresponde a los de Portobelo y Cartagena, por donde sus vecinos de las cuatro ciudades que contiene y los indios son proveídos de los géneros y mercaderías de Castilla de que necesitan, y se tiene salida de sus frutos, y esta navegación de fragatas se hace por indios pilotos prácticos del río del desagüe, que las llevan en los bancos de arena y bajíos, y que con las pestes que ha habido, el trato de estas fragatas y su comercio con Cartagena y Portobelo está a punto de cesar por no haber piloto que las lleven y saquen de la laguna por aquel río.



San Carlos de Austria

EL 30 DE JUNIO DE 1665 una banda de bucaneros y misquitos al mando del capitán John Morris entra por el río San Juan y sorprende y saquea Granada a plena luz del día. Las autoridades enseguida envían a don Juan Fernández de Salinas con órdenes de construir dos torres guarnecidas de artillería en las bocas del San Juan y el Taure para impedir nuevas invasiones.

En 1666, don Juan de Salinas decide que en vez de dichas torres es mejor construir un fuerte o empalizada en la confluencia del río Pocosol con el San Juan, al cual bautiza San Carlos de Austria. De ahí en adelante, el Pocosol se llama río San Carlos, y en 1668 la Real Justicia en Guatemala inicia causa de oficio contra don Juan por haber contrariado sus órdenes (Véanse los pasajes transcritos en la página 46).

En 1670, el pirata llamado Príncipe Lubborough, guiado por el indio Juan Gallardo (*Gallardillo*), sube por el río San Juan con 200 hombres, toma en el

trayecto la empalizada denominada Fuerte San Carlos, defendida por 37 mosqueteros, y de nuevo saquea a Granada. Presto se hacen nuevos estudios que conducen a la construcción del Castillo de la Inmaculada Concepción en la llamada Casa del Diablo o raudal de Santa Cruz (que en adelante se llamará raudal del Castillo) para impedir futuras invasiones enemigas por el río San Juan.

El 15 de febrero de 1673 se hace el reconocimiento de las bocas del río. (Véase el informe en la página 51). Ahí constan las declaraciones del capitán Martín Andújar (página 51), del piloto Fernando Romeo (página 51), del piloto Luis de Peñalta (página 52), de Juan Romero Tamaris (página 52), de Juan Medina Cotto (página 53), diversos autos y testimonios (páginas 53 y 54) y el voto y parecer del Maese de campo Don Juan López de la Flota (página 54).

Dicho estudio establece que el río de San Juan de Nicaragua hace cuatro bocas a la mar. La principal es la del Taure pero la más usada por su apacible puerto es la del brazuelo llamado San Juan, que es por donde entran las fragatas, la tercera, del brazuelo Jaramillo, permite la entrada de lanchas y canoas, y en la cuarta, del río Colorado, pueden entrar embarcaciones pequeñas.



El Río Colorado

EL RÍO COLORADO billa por su ausencia en todos los documentos anteriores a 1668 que logré encontrar. Hasta esa fecha, sólo se mencionan dos bocas del Desaguadero: San Juan y Taure. En febrero de ese año, en la causa fulminada de oficio de la Real Justicia contra don Juan Fernández de Salinas, se lee

la última boca y más ignota es la del Río Colorado que unas y otras si supieran se quejaban de Don Juan de Salinas que habiendo salido al caso no las quiso hacer merced de berlas: la boca que refiero sale del Río Grande a dos leguas antes de llegar a la mar por la parte del Sur por la qual me refirió mi hermano el Capitán Paniagua que estando de ynberrada por no poder salir con su fregata en la boca de Taure entro en una canoa de su barco por el brazuelo que hace dicho río y por el naugeo dos días sin hallarle salida por que como a quatro leguas dize dio con unas lagunas tan grandes que el agua estaba estanque y sin corriente a parte ninguna de suerte que temió y los que fueron con el se perdieron y se boluieron sin hallar salida abiendo dado con tan grande balsadas de palos que le fue necesario en muchas partes subirse encima dellos y anegar la canoa para pasalla por debaxo no obstante ay quien dize que a entrado por esta boca y salido a la mar y que este brazuelo se encuentra con un río que baxa de Costarica que por ser en agua deste color se llama Río Colorado que su boca o baxa a la mar muestra ser baxa por lo mucho que en ella ampolla la mar (Véase la página 46).

En 1673, el capitán Martín de Andújar declara “que como hombre práctico

que ha bajado deste río a semejante función save que de dicho río se forman quatro vocas, que en distrito de doze leguas salen a la mar, y todas se comunican con este brazo y con el de Taure, que es el principal del desagadero Y dichas quatro vocas, son esta de San Juan, la de Taure, río Colorado, y Jamillo, todas navegables Y que aunque es verdad, que esta de San Juan se frecuenta mas, es por ser la entrada mas apasible pero no porque las demas dejan de ser navegables” (Véase la página 51)

El piloto Fernando Romero en esa misma fecha lo expresa con estas palabras: “el río Colorado tiene también su boca capaz de embarcaciones de dicho porte [lanchas y piraguas] y se comunica con el de Taure a distancia de dos leguas la montaña adentro” (página 51) El piloto Luis de Peralta confirma que en el río Colorado pueden entrar “embarcaciones pequeñas” (página 52) El testigo Juan Romero Tamaris dice que “el río Colorado tiene también su boca capaz de embarcaciones de dicho porte [lanchas y canoas] y se comunica con el de Taure, dos leguas de la montaña adentro” (página 52) El testigo Juan Medina Cotto confirma que “el río Colorado tiene también su boca capaz de embarcaciones de dicho porte [lanchas y canoas] y hace vaya a la mar, comunicándose con el de Taure a dos leguas de distancia” (página 53)

EN EL SIGLO XIX, cuando el Colorado se ha convertido en el mayor ramal del San Juan, diversos autores narran que la mano del hombre intervino en el último tercio del siglo XVII para causar el cambio En el proyecto Rouhaud presentado al gobierno de Nicaragua en 1837 se lee

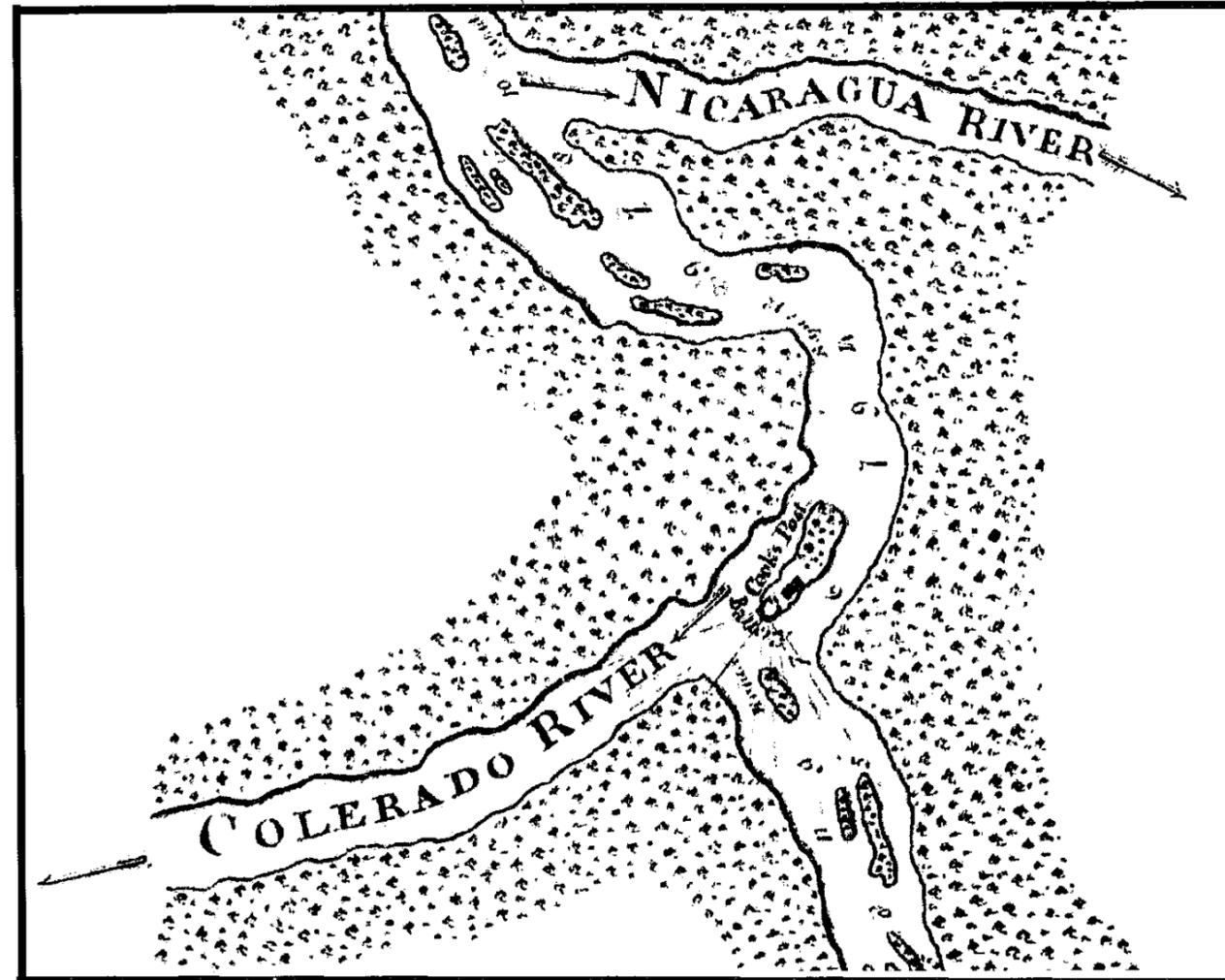
nuestro proyecto no es por decirlo así, sino reducir las cosas á su antiguo estado, es decir al mismo en que se hallaban ántes de 1685, hace 155 años, tiempo en que el río San Juan abrió una segunda desembocadura que se llama el río Colorado, cerca de 4 leguas del mar de las Antillas, por donde se escapan mas de 4 quintas partes de sus aguas y no deja sino un fondo bajo de arena y fango en la travesía hasta el puerto de San Juan, en el cual se hallan, solo 4 pies de agua en la estación de la seca

Es una tradición entre las gentes del país, que el río San Juan era navegable en otro tiempo; que las fragatas, bergantines, goletas &c remontaban el río, y venían á anclar al puerto de las islas de Granada (página 55)

Reflexionando sobre la defensa del país adoptada por los españoles, es fácil concebir que en otro tiempo naturalmente el río San Juan no debía hallarse en el estado en que se halla actualmente Esta idea nos condujo pues á registrar los archivos de Granada para indagar si la tradición sobre la antigua navegación del río San Juan era verdadera ó falsa, y á fuerza de indagaciones, efectivamente hemos descubierto que este hermoso río fué navegable hasta 1685 Tenemos en nuestro poder documentos que comprueban que en Granada había todos los años una feria á donde se veían concurrir de 14 á 18 buques de comercio, que solían venir de Europa y hacían escala en Cartajena de Indias y en

Portobelo, ó bien pertenecían á negociantes de estas dos plazas También hay documentos que dan algunos pormenores sobre las mercancías propias para el país, así como los tesoros que de él se extraían

El 16 de Noviembre de 1648 la fragata española nombrada *El Dulce nombre de Jesús y Nuestra Sra del Rosario*, manejada por el capitán Fernando Mejía, llegó al puerto de las Islas de Granada, á donde fué á hacerle la visita de costumbre el gobernador de la provincia de Nicaragua D Miguel de Albisú En esta misma época y el mismo día, el gobernador hizo también la visita á la fragata *Nuestra Sra del Carmen y El Espíritu Santo*, capitán



Bifurcación del Colorado en 1780, plano por el teniente inglés John Campbell

Lorenzo de Panyaguas

El 14 de Agosto de 1694 [1649], es decir, el año siguiente, la fragata *Nuestra Sra del Rosario y Santa Cruz* anclada en el mismo puerto, fué igualmente visitada por el gobernador Albisú

El 14 de Enero de 1667 la fragata española llamada *El Apóstol Santiago*, se hallaba en el puerto de las Islas de Granada con un cargamento para Portobelo y Cartajena, al mando de Antonio de la Ceida

La navegación del río San Juan continuó así para las fragatas bergantines y goletas, pero mas para los primeros que para los últimos, hasta 1685 (según lo hemos manifestado antes,) época en que un bergantín español que pertenecía á D Tomas Gomez de Portobelo, salió de este puerto para

Granada, con un cargamento de anclas, cables y preparativos de guerra para la escuadra española del mar del Sur, remontó con su cargamento hasta Granada donde le depositó, y á la vuelta no pudo bajar sino descargado porque la desembocadura del Colorado se había abierto y había falta de agua en el río Después de este año el espacio del río San Juan, comprendido entre el Colorado y el puerto de San Juan, ha disminuido su profundidad, se ha llenado de arena y cieno, no teniendo como se ha dicho ya, sino 4 pies de agua en los tiempos de seca La causa de la abertura del brazo llamado Colorado, que tiene 412 varas de ancho en su ramificación con el río San Juan, fué el haber obstruido este río

Cuando los filibusteros hacían la guerra al comercio español en el mar de las Antillas, extendieron sus estragos hasta las costas de la América-Central, y amenazaron invadir la hermosa provincia de Nicaragua Las autoridades del país temiendo una invasión de estos malhechores que habían difundido el terror hasta Granada, hicieron obstruir el río cerca de 4 leguas del fuerte San Juan, arrojando en él árboles y todo lo que podía impedir el paso de los grandes buques En la estación de las lluvias este río cae mucha agua que caen en sus márgenes ó que el desahoga, reforzando esta batería no solo con los árboles, sino también con la arena, el cieno &c que atastan siempre las ciénegas, y transformando la batería en una especie de calzada ó dique, que detuvo las aguas, y que no teniendo ya salida por el obstáculo que se les había puesto, se abrieron otro paso, que es el brazo llamado hoy río Colorado, lo que acaeció en 1685, como lo hemos dicho ya, y lo cual ha impedido que los grandes buques de comercio hayan podido desde entonces remontar este río (Página 56)

Por esa misma época, J Baily narra en sus “Apuntamientos”

Las obstrucciones que ahora impiden se haga un uso mas provechoso de este río son en primer lugar los raudales que acabamos de mencionar: en segundo la pérdida de agua ocasionada por la salida de este río, de otro que se llama Colorado, cerca de 17 millas mas arriba del puerto de San Juan, y en tercer lugar, el laberinto de pequeños islotes que por el espacio de 10 ó 11 millas se encuentran desde la salida del río Colorado, hacia abajo Se creó muy generalmente que este brazo del río fué ampliado de propósito por los españoles, aunque no se hace mención del tiempo en que sucedió, con el fin de que extrayendo esta grande porción de agua de la madre principal del río, de allí para abajo se hiciese mas difícil la navegación, pretendiendo de esta suerte poner á la ciudad de Granada á cubierto de ataques exteriores (Página 55)

El corresponsal del *New York Herald* escribe desde Granada el 15 de julio de 1850 “De acuerdo a la tradición, el Colorado es un río artificial que abrieron los españoles para impedir las invasiones de los ingleses por el San Juan” (página 57)

Ephraim George Squier discrepa y en 1852 anota en su libro *Nicaragua* “Se ha sugerido que los españoles de la época imperial abrieron o ensancharon la bifurcación del Colorado para impedir la entrada de embarcaciones hostiles por el San Juan Eso es a todas luces absurdo Sin duda alguna, el delta ha

existido en prácticamente su presente forma y condición durante muchos siglos” (página 57) Pero Pablo Levy en 1873 afirma en sus *Notas Geográficas y Económicas sobre la República de Nicaragua*

Al mismo tiempo [a comienzos de 1673] Fernando de Escobedo, ingeniero, examinó por orden real la parte baja del río, y mandó establecer resguardos fortificados en Batola, en las Balas (Banco del Diamante), en Machuca, en la isla que se encuentra en la confluencia del río San Carlos, á la embocadura del río San Francisco y á la del Sarapiquí, en la punta de Concepción, en la isla del Rosario y en el mismo puerto de San Juan. Se ensanchó al mismo tiempo la apertura del Colorado en su punto de desprendimiento del río principal, para disminuir la cantidad de agua que pasaba por el San Juan.

La denominación de “río” Colorado, dada a la rama meridional del delta del San Juan, es tanto más errónea que hasta ahora este error geográfico ha sido causa de graves complicaciones políticas entre las dos Repúblicas de Nicaragua y Costa Rica. El verdadero Colorado es un río todavía más importante que el Sarapiquí y de más de 100 millas de curso. Nace en las imponentes montañas del Huzú y del Turrialba, y corre primero al Norte, hasta las llanuras de Santa Clara. Allí se divide en dos brazos: el uno llamado río Sucio, se junta con el Sarapiquí, después de unas 15 millas de curso al O, el otro conservando el nombre de río Colorado, se inclina al NE y cae al mar por 10° 46' de latitud N. En este mismo punto recibe (izquierda) la rama meridional del delta del río San Juan, rama que antiguamente se llamaba río Jimenez ó Brazo del Colorado. Siendo mejor conocida aquella rama del San Juan que el verdadero río Colorado, se ha acabado con el transcurso de los tiempos, por darle el nombre impropio de río Colorado. Pero el mapa que acompaña a nuestra obra hace ver exactamente, y conforme a los estudios del sabio doctor Frantzius sobre aquella región, no solamente la posición relativa del río Colorado y del brazo Colorado, sino también los numerosos caños y lagunillas, entre los cuales se dividen todas esas aguas antes de entrar en el mar. (Véase página 63)

La “punta de Concepción” en que Escobedo establece un resguardo fortificado en 1673 no se vuelve a mencionar en el futuro. En su lugar aparece en los siglos XVIII y XIX la “isla Concepción” en la bifurcación del Colorado, sugiriendo que al ensanchar “la apertura del Colorado en su punto de desprendimiento del río principal”, allá por 1673 corran dicha punta y la convierten en isla.

No habiendo encontrado descripción alguna de la “punta de Concepción” ni el informe de Escobedo sobre la parte baja del río, esta hipótesis de la punta convertida en isla queda plausible pero sin confirmación.



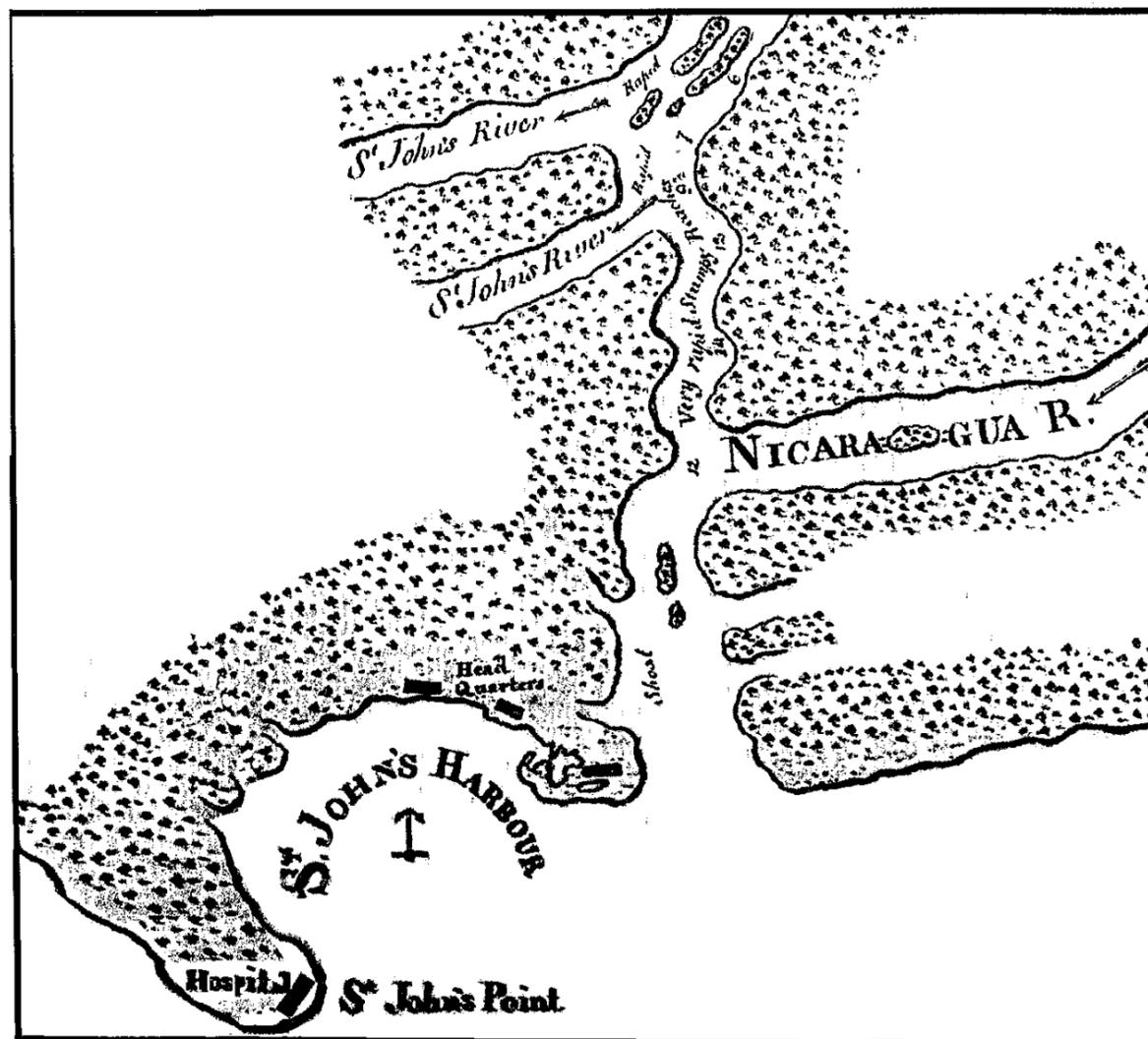
El Castillo de la Inmaculada Concepción

EL CAPITÁN GENERAL INTERINO Don Fernando Francisco de Escobedo en 1673 inicia la construcción del Castillo de Nuestra Señora de la Concepción frente al raudal de Santa Cruz (antigua Casa del Diablo) y el Gobernador de las armas y de lo político, Teniente de Capitán General Don Pablo de Loyola concluye los trabajos de edificación en 1675.¹¹ De ahí en adelante el raudal se

llama Raudal del Castillo y la fortaleza pone fin a las incursiones de los piratas por el río San Juan. (Los bucaneros presto cambian de ruta, trasladan sus operaciones a la indefensa costa del Pacífico, y por tercera vez en veinte años sorprenden y saquean Granada en abril de 1685)

Durante el siglo XVIII, la mayor amenaza para Nicaragua son las expediciones de las fuerzas regulares británicas auxiliadas por sus aliados zambos. Durante la campaña colonial de la Guerra de los Siete Años (1756-1763), los ingleses se apoderan de Manila, La Habana, Martinica, Grenada y Santa Lucía. En 1762 invaden Nicaragua por el río San Juan—dos mil ingleses y zambomisquitos—pero son rechazados en el Castillo de la Inmaculada. En la versión recogida y popularizada por algunos historiadores, el Castellano de la fortaleza don Pedro Herrera muere algunas horas antes del ataque. El sargento al mando va ya a entregarle las llaves del fuerte a los ingleses, cuando le detiene la mano la joven hija de don Pedro, Rafaela Herrera, de 19 años de edad. La doncella, frente al cadáver de su padre, “tomó ella misma el bota-fuego y disparó los primeros cañonazos, con tan feliz acierto, que del tercero logró matar al Comandante inglés y echar a pique una balandrita, de tres que venían en la flota.”¹² La joven Rafaela entra así a la Historia como la insigne heroína nicaragüense del período colonial.

Los documentos fidedignos de la época señalan que el Castellano fallecido en El Castillo el 15 de julio de 1762 se llama Don Joseph de Herrera y Sotomayor, que al atacar los ingleses el 29 del mismo mes y pedir la rendición de la fortaleza, el Alférez comandante de El Castillo don Juan de Aguilar y Santa Cruz se negó a entregar las llaves, y que al aproximarse un cayuco enemigo, “pidiendo licencia al Teniente la hija del difunto Castellano para dispararle un cañonazo, concedida, lo



Plano del puerto de San Juan de Nicaragua en 1780, por el teniente inglés John Campbell

apuntó y disparó con tanto acierto, que de los muchos enemigos que estaban juntos, se vieron salir corriendo pocos. Con la confusión y estrago que causó este tiro con bala y metralla, pudo uno de los dichos caíbes mansos escaparse al Castillo, en donde aseguró el destioso grande que hizo el cañonazo, y que entre los muertos uno había sido un inglés de los principales, a quien le dió una bala en el pecho”¹³

En 1780, Inglaterra intenta otra invasión, esta vez más poderosa. El plan aprobado por el gabinete británico busca la conquista de Nicaragua, desde San Juan de Nicaragua hasta El Realejo, “cortando así la comunicación entre los territorios españoles de América del Norte y del Sur, y tomando posesión de la región entera, la única en la que se pueden unir los dos océanos por medio de un canal”¹⁴ Más de dos mil soldados ingleses y varios centenares de zambo-misquitos entran por el río San Juan el 14 de marzo al mando del Coronel John Polson, y 520 refuerzos llegan de Jamaica un mes después al mando del Brigadier General Stephen Kemble que asume la jefatura. El capitán Horatio Nelson al mando de la fragata *Hinchinbrook*, se enfrenta a la muerte en el San Juan, su primera campaña, con la misma sangre fría con que lo hará años después en la última, en Trafalgar. El Castillo de la Inmaculada se rinde al fin el 29 de abril, pero 500 soldados españoles en una gran empalizada llamada Fuerte San Carlos les cierran el paso a los invasores en la entrada al lago. Aniquilados por la disentería y fiebres tropicales, los restos de la expedición se retiran en 1781 sin haber cumplido su misión.

Durante su travesía por el San Juan en 1780, el teniente John Campbell, ingeniero del 94 Regimiento de las fuerzas invasoras, sondea las aguas y elabora un plano del río desde el puerto hasta el Castillo. En dicho plano vemos dibujada por primera vez la isla Concepción en la bifurcación del Colorado, en la que los ingleses colocan un resguardo y batería que llaman “Cook’s Post”. Además vemos la boca del San Juan en la bahía totalmente limpia, sin isla ni obstrucción alguna. (Véanse en las páginas 20 y 21 la bifurcación del Colorado y el plano de la bahía, ampliados del mapa dibujado por Campbell).

En 1780 el estuario sigue siendo “un puerto espacioso, donde los barcos más grandes pueden yacer con la mayor seguridad”¹⁵ Al abandonar Nicaragua en 1781, los ingleses dejan tres barcos averiados—el *Horatio*, el *Venus* y el *Suave*—que hunden a propósito en un punto estratégico “para obstruir el puerto de San Juan”¹⁶

Los tres navíos hundidos logran su cometido cuando enseguida se forman islas que obstruyen la boca del río y aceleran el proceso que en unas cuantas décadas cierra y ciega la bahía.



Rocas y arena volcánica

LA DESCRIPCIÓN GENERAL DEL RÍO SAN JUAN en el Reporte del Jefe de la Expedición de Reconocimiento de dicho río, Comandante de la Marina de Estados Unidos Edward P. Lull (fecha 25 de octubre de 1873), traducida al español e inserta aquí en la página 63, divide al San Juan en cinco secciones:

- 1 Veintiocho millas de ancho río, prolongación del lago
- 2 Diecinueve millas de rocas en cinco caudales: Toro, Castillo, Mico, Balas y Machuca
- 3 Veinte millas de Aguas Muertas entre el caudal de Machuca y la confluencia del San Carlos
- 4 Treinta y siete y media millas desde el San Carlos hasta la bifurcación del Colorado. El afluente San Carlos baja de las alturas costarricenses y entrega al San Juan grandes cantidades de arenas volcánicas. Frente a la confluencia y en adelante el San Juan cambia bruscamente de carácter: está lleno de bajíos y bancos de arena. Río abajo, el afluente Sarapiquí, de carácter y tamaño similar al San Carlos y asimismo proveniente de las montañas costarricenses, entrega al San Juan otra cuota de arenas volcánicas trece millas antes de separarse el Colorado.
- 5 El delta, en que el Bajo San Juan gira hacia el norte y cursa catorce millas hasta el antiguo puerto mientras el Colorado sigue hacia el este hasta desembocar en el mar.

La primera y tercera secciones no han sufrido cambios de importancia desde que Alonso Calero navegó el Desaguadero en 1539.

La segunda sección se dice que perdió fondo y los caudales dificultan más la navegación desde que grandes terremotos levantaron las rocas a mediados del Siglo XVII (léase a Levy en la página 62).

La cuarta sección se ha deteriorado un poco y la quinta muchísimo. Las arenas volcánicas del San Carlos y Sarapiquí son partículas livianas que la cauda 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 intangible el Bajo San Juan en el delta.

Como vimos arriba, 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 mucho menor que el Taute y el Bajo San Juan. Asimismo vimos que la tradición achaca ese cambio a la intervención de la mano del hombre. La segunda intervención es el hundimiento en diciembre de 1780 de los tres barcos ingleses para obstruir el puerto, cuyo efecto estudiamos en seguida.

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 nordeste y la pluvioselva tropical que desciende de la cordillera central hacia la costa del Mar Caribe, es la morada de los misquitos, sumos y rama, 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 nordeste 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.¹⁷

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 Carlos Federico, y tras un intervalo de seis años de “regentes” británicos, Jorge Guillermo Clatence 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 sumos y rama pulcos—los towka, cookia, woolva y otras tribus que ocupan el territorio entre la costa y los poblados españoles—no reconocen

la “autoidad 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”.¹⁸ 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. George Peacock, elabora “un plano, con dos vistas de marcas, con instrucciones de navegación para entrar al puerto”.¹⁹ 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 (Véase el proceso en la secuencia de los mapas del atlas).



El Capitán Drummer del Reino Mosco

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 Accesoria 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, examínala 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.²⁰

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 atavesar 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”.²¹ El vaporcito fluvial *Oros*, 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, por menorizado 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”.²²

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 caiga, más un millón de dólares del oro de las minas californianas, más los pasajeros y caiga 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 transbordán 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 Torio, donde transbordán al vapor lacustre *San Carlos* o *La Virgen*, en el que cruzan el lago.

