NICARAGUA

OCEANO ATLANTICO



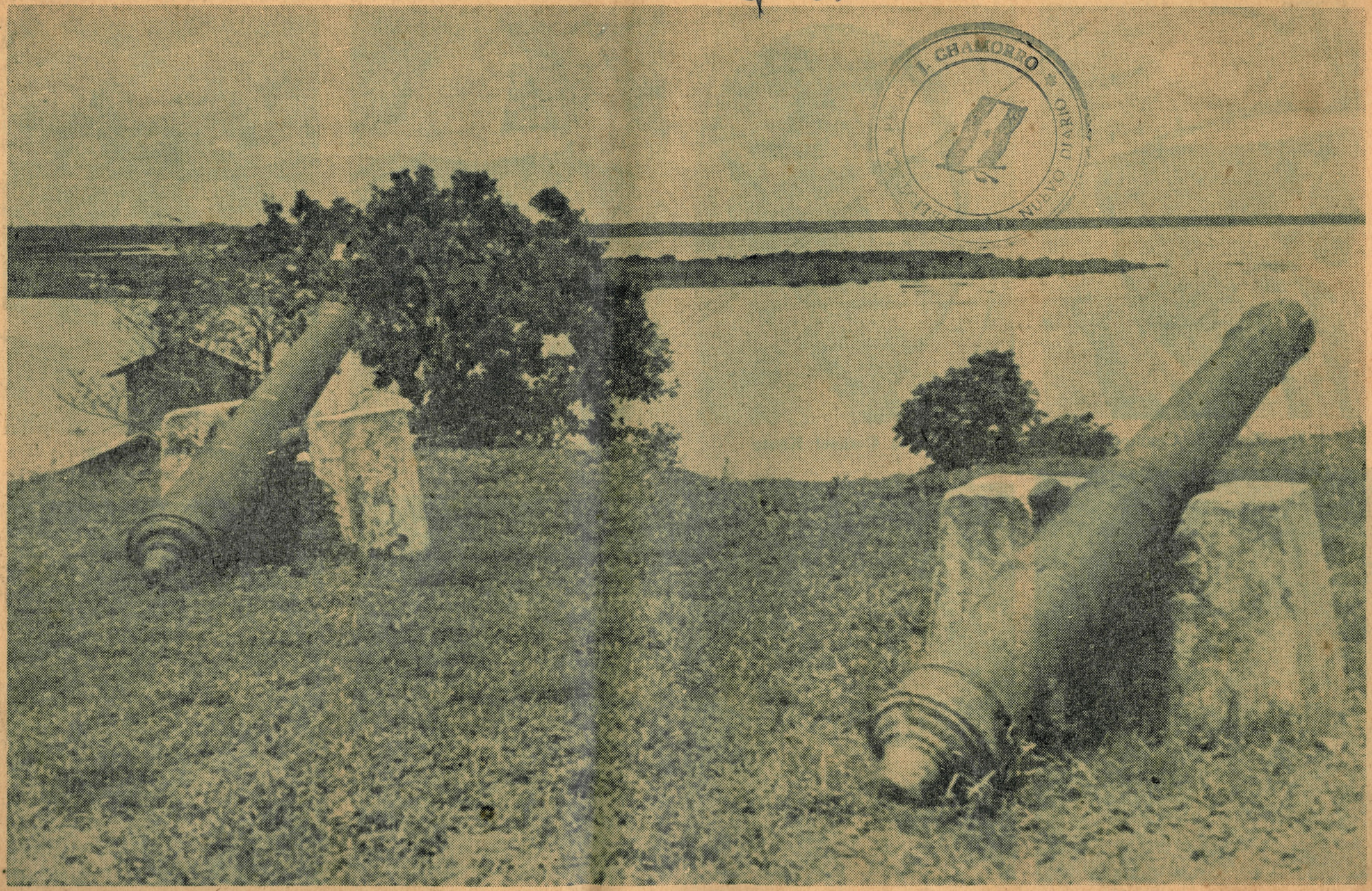
Por PEDRO JOAQUIN CHAMORRO



Tranvía de "sangre" de San Juan del Norte, dibujado de acuerdo con una antigua fotografía.

$ 899.

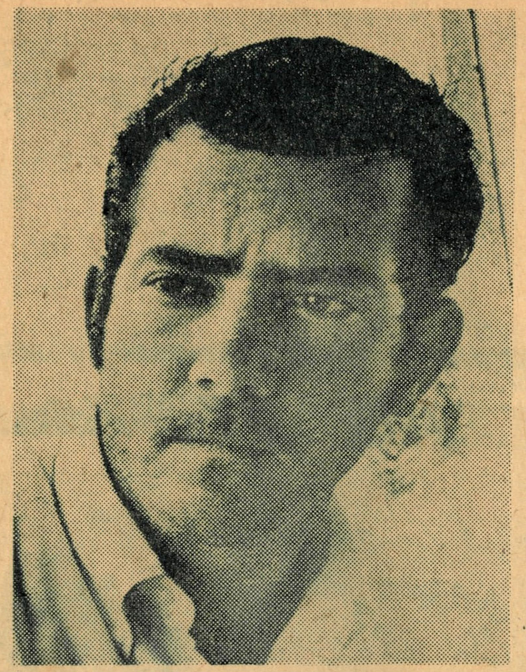
Area Politica.



Los viejos cañones que defendían el río, están ahora en el Parque de San Carlos, donde había antes un bastión guardando la entrada al Lago.



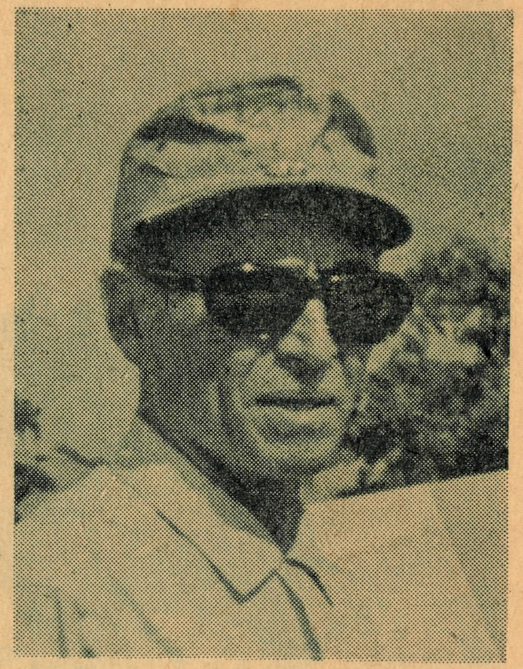
Dr. Pedro J. Chamorro



Carlos Coronel Kautz



Ing. Xavier Chamorro



Luciano Cuadra

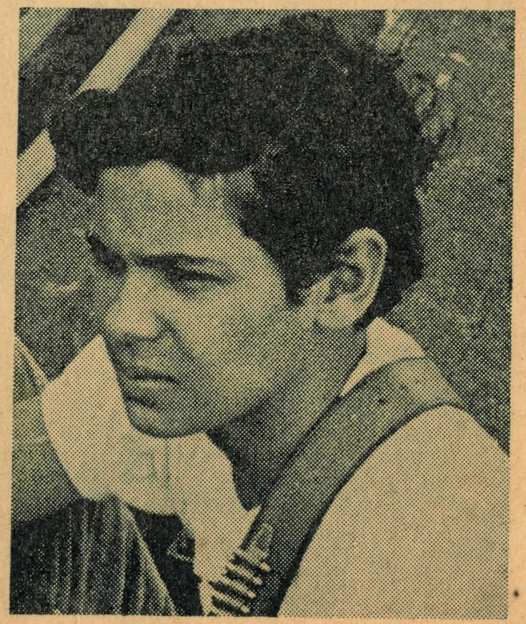
Fotos
por
MANUEL SALAZAR



Manuel Salazar



Emilio Gómez



Carlos Fernando Chamorro





1892-1970

Río San Juan

Por Pedro Joaquín Chamorro

En este folleto se reimprimen, una serie de artículos publicados recientemente en LA PRENSA, bajo un solo título: "Los pies descalzos de Nicaragua".

Las razones de ese esfuerzo aparecen en el primero de los artículos.

Las fotos son de Manuel Salazar, las entrevistas grabadas, del Ing. Xavier Chamorro, las traducciones de Squier por Luciano Cuadra, y los textos de la serie "Los pies descalzos de Nicaragua", del suscrito.



LOS PIES DESCALZOS DE NICARAGUA

Las gráficas que ilustran esta explicación corresponden a una inmensa draga hoy abandonada en la bahía de San Juan del Norte, y que sirvió para mantener antaño el tráfico marítimo, e intentar hasta 1892 la construcción del canal, del cual se hicieron cinco millas, y a las dos bocas del río, la que da al Atlántico, y la que se origina en el Gran Lago.

La serie: "Los pies descalzos de Nicaragua", contiene los siguientes temas: 1) Eje geográfico y geografía fluvial; 2) La traición a la geografía; 3) Rafaela Herrera, los piratas y Nelson; 4) 1847: el bautizo inglés de Greytown; 5) El tránsito: Mateare, Nagarote y Vanderbilt; 6) 1892: La época de oro: Canal y Tren; 7) 1910: Un testigo ve morir a Greytown; 8) Greytown, cómo es en 1970; 9) Para qué queremos el sistema fluvial?; 10) Navegación actual y tenencia de la tierra; 11) Nicaragua sin una política de fronteras; 12) Los raudales, el delta y la salida al Atlántico; 13) El pueblo ribereño y sus problemas; 14) Las "comerciantas" de León y Granada; 15) Una obligada conclusión.

Los artículos fueron escritos después de una gira por la zona, en la cual nos sirvieron de guías y compañeros, Emilio Gómez, Carlos Coronel Kautz y Ben Gross, todos ciudadanos del río San Juan.

P. J. CHAMORRO



Esta es una vista aérea de la entrada del río San Juan, es decir del puerto de San Carlos, el lago y la boca del río. Comparándola con las otras fotos, se aprecia el mismo panorama geográfico.

1.–EJE GEOGRAFICO Y GEOGRAFIA FLUVIAL

La geografía de Nicaragua es eminentemente fluvial.

Basta volar sobre nuestro pequeño país, o echar un vistazo a un mapa, o dejarse ir por la corriente de su historia, o por la corriente de las aguas navegando desde León Viejo hasta Managua (que antes en esa ruta se navegaba, pues era la ruta del ferrocarril que siempre ha sido, mitad locomotora, y mitad vapor de río), y desde Managua a Tipitapa, y de allí por el paso de Panaloya a Granada, y a Chontales, Ometepe, San Miguelito, San Jorge, Sapoá, Cárdenas, Solentiname, San Carlos, Sábalos, El Castillo, y en fin San Juan del Norte, la antigua Greytown.

Se puede decir con verdad que los lagos de Nicaragua van hasta el Atlántico, o si se quiere con presunción lusitana, que este último es una continuación de los lagos, porque la costa del Pacífico nicaragüense que recibe las aguas de una buena parte de la zona central, está montada sobre un "eje fluvial" en el cual ha girado nuestra historia: Golfo de Fonseca-León Viejo-Managua-Granada-San Carlos-San Juan del Norte.

Y ese "eje fluvial" o hidrográfico, balanceado por un paralelo de volcanes, ha sido el punto de apoyo de nuestra historia (y casi nuestra razón de ser como somos), pasando de Pedrarias hasta hoy por intentos de encontrar estrechos dudosos, desaguaderos, canales, canalizaciones, vías de transporte, y complejos de explotación económica de todo tipo.



En la foto de arriba, la otra calle de Greytown, con los rieles del tranvía y casas de comercio. Abajo: Lo que queda de aquello es solamente el curvado lecho de balastre y rieles por donde circulaba el tranvía.



Esa estructura por consiguiente, es nuestra estructura, y por lo tanto debemos de tomarla muy en cuenta como base fundamental para cualquier plan de desarrollo, estudiarla, conocerla, desentrañar sus secretos y averiguar por qué no hemos podido ponerla a funcionar, cuestiones todas estas que motivaron en nosotros, la concepción de varios viajes a través del lago y el río desaguadero, el último de ellos hasta San Juan del Norte, antigua Greytown, ciudad que fue cabeza de canal hasta el extremo de haberse hecho allí, cinco millas del mismo, poblada por casi 2,000 personas, con 7 millas de ferrocarril, 2 de tranvía y una bahía a la cual llegaban barcos de cien metros de largo, y centro productor de divisas para Nicaragua allá por el año de 1894, en el orden de los 100 mil dólares fuertes.

En este último viaje que hicimos, nos guió la acuciosidad histórica de Luciano Cuadra, quien puso sobre la brújula del remolcador en que bajamos el río, el siguiente pensamiento del Almirante Horacio Nelson, que por sí solo explica lo que acabamos de decir sobre el eje geográfico de Nicaragua, y su trascendencia para toda América.

Nelson dijo:

"Me apoderaré del Lago de Nicaragua que hoy en día es el Gibraltar de tierra firme en la América Española, puesto que domina la única vía de comunicación acuática entre los dos océanos. Una vez en posesión de él, habremos cortado en dos a la América Española".

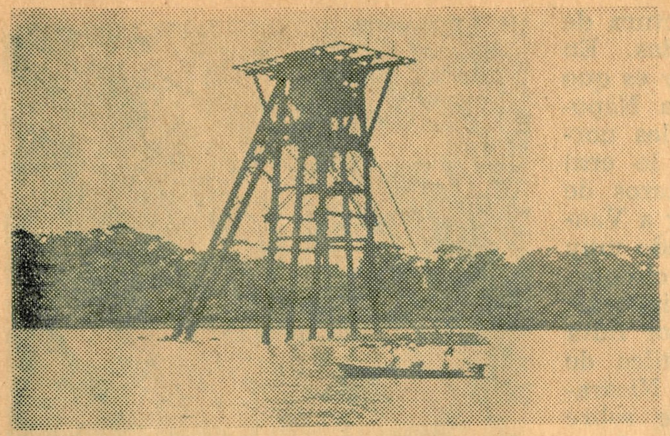
Naturalmente, cuando Nelson habló así, allá por los años de 1780 no era todavía el Almirante de Trafalgar, pero su despierta visión de marino estaba ya madura y se justificó poco después, cuando siendo capitán de corbeta, contribuyó a la toma de El Castillo de la Inmaculada Concepción, hazaña de la cual guardó un espléndido recuerdo, haciéndose retratar con el río San Juan al fondo, y el puño de la espada sobre el fuerte vencido.

En nuestras giras por el San Juan, hemos recogido además de recuerdos históricos interesantes impresiones actuales, y a través de conversaciones con los nicaragüenses ribereños, el golpe de sus necesidades, auscultadas en la propia zona, de la cual debemos decir con pena, se nos figura hoy en día como "los pies descalzos" de una Nicaragua, que habiendo nacido de las aguas, jamás ha podio aprender a navegar sobre ellas.

Si en esta época, en que los zapatos son ya parte habitual de la vestimenta campesina, nuestros artículos sirven para despertar conciencia nacional en el sentido de que los nicaragüenses debemos "calzar" esta parte desnuda de nuestra patria para que ella pueda andar sobre las aguas de donde sacó su razón de ser histórica y geográfica, nos sentiremos satisfechos de haber hecho un buen trabajo, y si por el contrario, a pesar del llamado nacional que hacemos, y de todos los datos y argumentos presentados aquí para despertar aquella conciencia, siguen nuestros pies geográficos descalzos, al menos tendremos la satisfacción de haber cumplido con el deber, de advertir seriamente el error de semejante abandono.



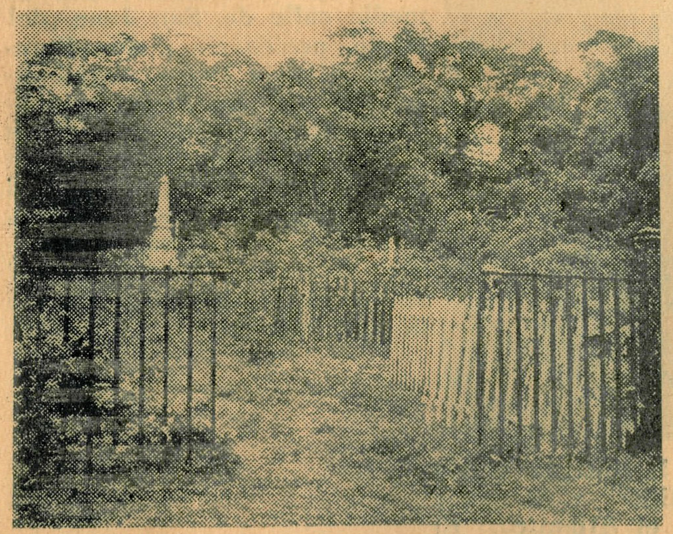
Entre palmeras sobresale lo único que queda de la estructura del antiguo faro de San Juan del Norte.



La Bahía y la Draga



Otra vista general de la población de San Juan del Norte.



Cementerio de San Juan del Norte

2.–LA TRAICION A LA GEOGRAFIA

Cuando uno va desde Granada hasta San Juan del Norte, experimenta la sensación de viajar siempre en lo mismo; en una carretera igual, en estructura y paisaje, y más aún, en el Lago de Managua ocurre lo mismo yendo sobre la costa, especialmente la que se ha "integrado", por así decirlo, a la nueva carretera que corre por Mateare, Nagarote y La Paz Centro.

Es la misma composición de lugar, razón por la cual doña Angélica de Mongrío, que presenció en 1894 la Reincorporación de la Mosquitia en Bluefields, y la deposición del Rey Mosco, Clarence, dice que si hacen el canal a través del San Juan, se van a secar los lagos.

Y por eso doña Angélica no quiere canal —dice ella— y explica riéndose, en su residencia de San Juan del Norte, que con todo y no ser versada en esos asuntos así lo cree, porque las aguas del río vienen de Granada, y de Chontales, y de Tipitapa, y del Río Viejo, (que nace en Jinotega) es decir también del Norte, donde ahora están haciendo represas hidroeléctricas que doña Angélica desconoce porque tiene 62 años de estar recutida en San Juan, y ya es vieja y ciega, pero no carece del sentido natural para recordar los perfiles geográficos, y tampoco desconoce la importancia de la geografía, porque ha sido maestra de escuela durante sesenta años.

Sabe pues, que el río San Juan es una extensión de los lagos que es lo importante, porque en la repetición del paisaje presiente con seguridad esa constante geográfica.

Y no quiere canal a pesar de que vivió la bonanza de San Juan del Norte, su ciudad, su pueblo, y allí está su casa desde cuando habían cinco millas de canal ya hechas, siete de ferrocarril, y dos de tranvía, pero le da temor que esa obra del canal sirva para destruir la geografía propia de su país, en lo cual no deja de tener razón porque el canal es cuestión que debe de considerarse ac-

cesoria a lo principal, es decir, a todo el complejo histórico-geográfico-social de Nicaragua, nacido de una continuidad fluvial hasta el Atlántico, y todavía descalzo, y sin medios para caminar adelante por sus propios pies.

En esto de la idea del canal, don Chale Gross, que conoció San Juan del Norte en 1908, cuando llegaban allí barcos de cien metros de largo, procedentes de Alemania, que vivió la época de oro de Greytown, hasta la muerte del pueblo que hoy es un cadáver de ciudad, recuerda que una vez en Granada (antes de la muerte de Greytown por supuesto), tocaron a rebato las campanas de la ciudad, como cuando llegaban los piratas, y se levantó todo el mundo de sus hamacas y mecedoras para oir la noticia, y era ésta, que ya se iba a hacer el canal.

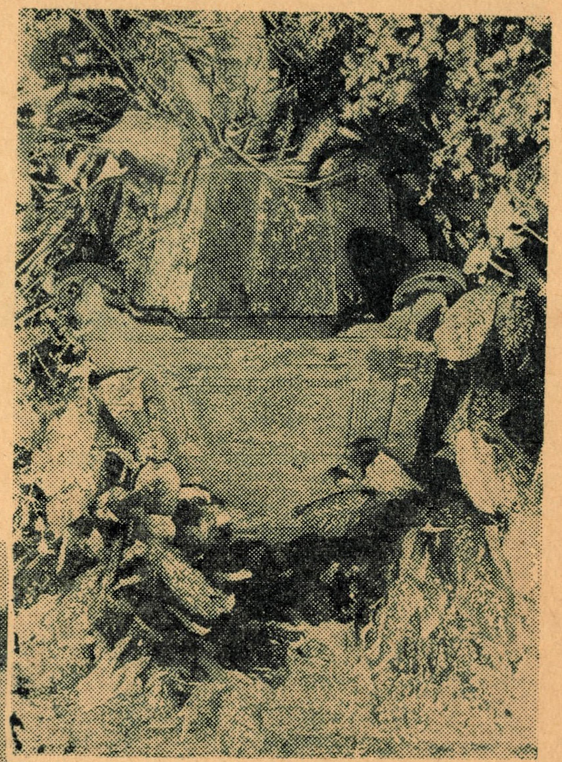
Así pues, en la continuidad geográfica de los lagos y el río, hemos ido desperdiciando los nicaragüenses nuestro entusiasmo, al extremo de que por esperar para nuestra salida al Atlántico el regalo de unas botas de "andar siete leguas" que sería el canal, no le hemos puesto ni los caites de una canalización.

Viviendo de ilusiones respecto de aquellas remotidades (más próximas de lo que se imagina mucha gente) dejamos de hacer lo inmediato, lo posible, para no estorbar con cuestiones accesorias y provisionales, lo que algunas imaginaciones creen más importante y definitivo.

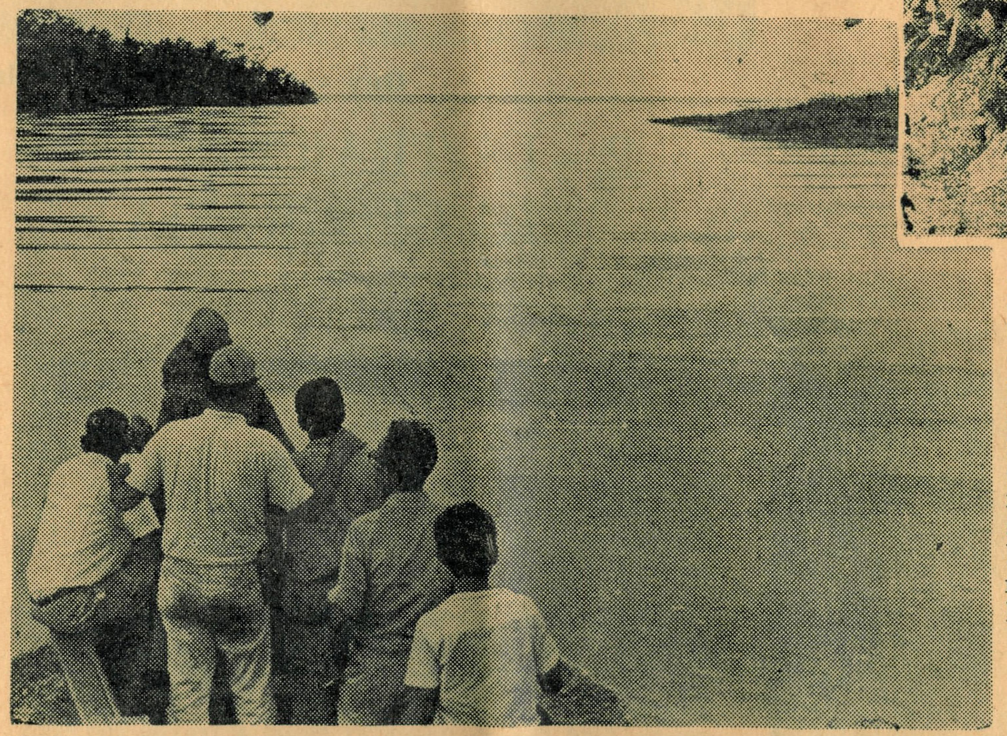
Y en ese camino, de espera y espera, sin recordar que muchas veces lo estimado mejor es enemigo de lo bueno, se ha abandonado lo bueno esperando lo mejor, práctica ésta que para el pobre país nuestro ha resultado en no tener jamás nada.

De ahí, tal vez nos venga ese sentimiento de frustración tan nicaragüense traducido en la burla de lo propio, la exaltación de lo ajeno, y el dejar dormir todo para tiempos mejores que nunca llegan.

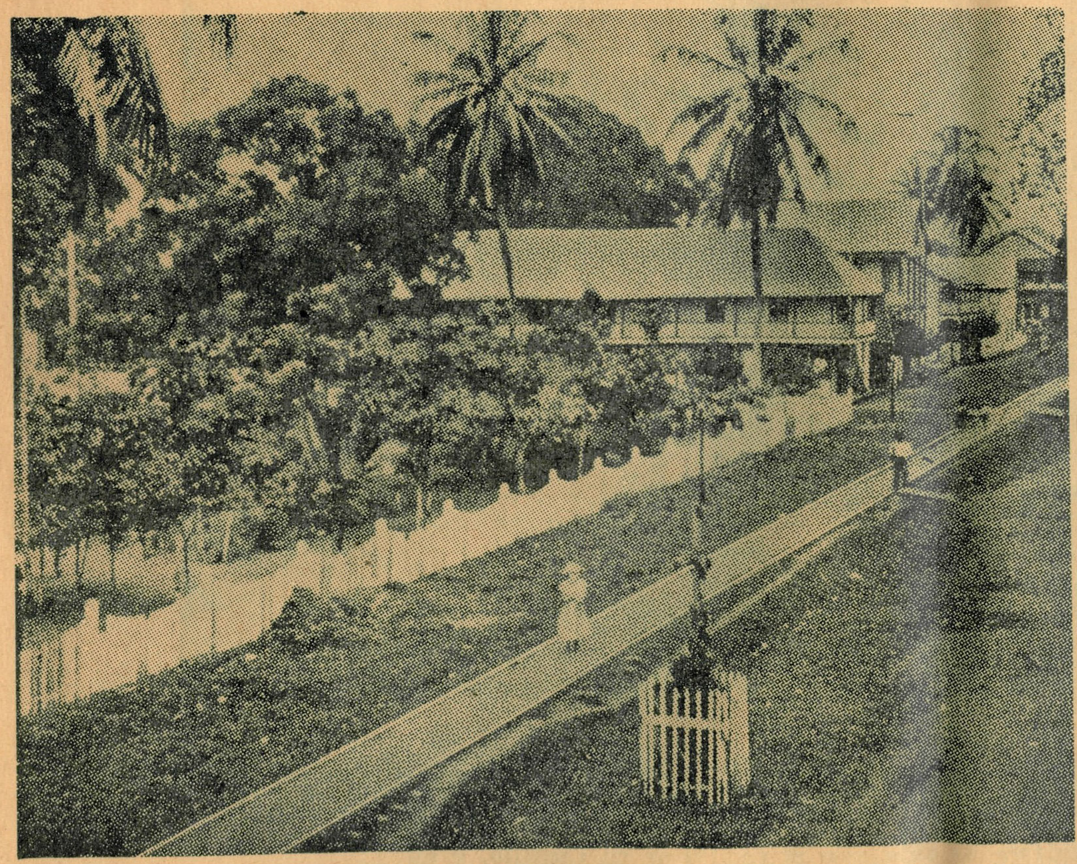
Hemos traicionado nuestra geografía, o si se quiere, nacimos por una condición geográfica especial, y en vez de cumplir con la estructura de esa condición, le hemos dado las espaldas. En este aspecto existe una curiosa reflexión, y es que los españoles, los franceses (incluyendo a Napoleón) los ingleses (incluyendo a Nelson) los norteamericanos (y William Walker también lo era) y todos los piratas, bucaneros, o filibusteros de las épocas pasadas y presentes (sin excluir a Vannerbilt y a Onassis por supuesto) han estado muy conscientes y los siguen estando de una circunstancia que los nicaragüenses parecemos ignorar: la importancia de esa zona nuestra, que por falta de calzado fue una vez el talón de Aquiles de América, y es hoy, la parte más débil de Nicaragua, por la misma razón, a pesar de que sobre ella, puede asentarse gran parte de nuestro desarrollo.

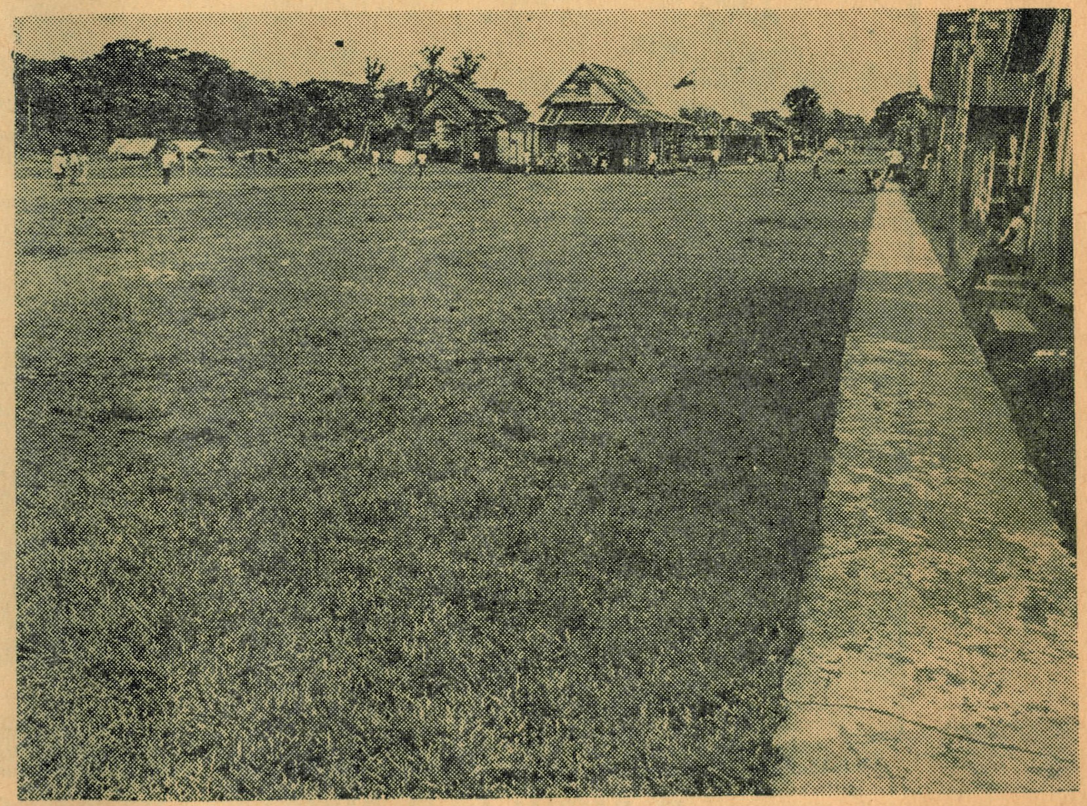


Esta caja de hierro, tirada en media calle de San Juan del Norte, perteneció a don Francisco Alfredo Pellas, según dicen allá. El Sr. Pellas se estableció en San Juan del Norte y fue dueño de la compañía de navegación que surcaba el río, comprando sus derechos a Hollembeck, piloto que había sido de Vanderbilt. El monte ha crecido alrededor de la caja fuerte.



LA OTRA SALIDA: — No obstante estar cerrada la antigua salida del San Juan, este río tiene otra salida en "Los Portillos" y en aguas nicaragüenses. En la foto, desde el San Juan, se ve el Atlántico. El paso es seco pero siempre tiene agua.





LO QUE FUE Y LO QUE ES: — En la foto de la izquierda, Greytown 1890, aproximadamente. Se ve en ella la calle principal "Main Street", un parque con primorosa baranda y buenas casas. A la derecha, lo que queda de esa calle. El parque ha desaparecido y allí aterrizan ahora avionetas o juega béisbol la gente.



EL RAUDAL DE EL CASTILLO: — Esta foto fue tomada subiendo el raudal de El Castillo, y en ella puede apreciarse la violencia de la correntada de agua. Y eso que el río está ahora lleno, pues en verano es mucho peor.

3.–RAFAELA HERRERA, LOS PIRATAS Y NELSON

El episodio de Rafaela Herrera en El Castillo de la Inmaculada Concepción el año de 1762 es de sobra conocido.

Sin embargo, no constituyó más que una de las muchas expediciones que los piratas del Caribe alentados por el monje apóstata inglés Thomas Gage, hicieron sobre nuestras tierras. El citado monje en un libro publicado en Londres en 1648 incitó la codicia de los bucaneros exaltando las riquezas que contenía Nicaragua, y especialmente Granada.

Luciano Cuadra, nos aporta los siguientes datos:

Edward Davies, remontó el río San Juan, y sorprendió Granada el 29 de junio de 1665.

La misma ciudad de donde salía oro y plata para España vía río San Juan, cayó el año de 1670 bajo el sable de Gallardillo, quien se llevó prisioneros a muchos de sus habitantes.

Hubo otras expediciones piráticas semejantes, y en el siglo XVIII, dos, efectuadas por fuerzas inglesas regulares: una la del episodio de Rafaela Herrera en 1762, y otra en la que participó el entonces capitán de corbeta Horacio Nelson, luego duque de Trafalgar y Almirante de Inglaterra.

Nelson había dicho lo siguiente:

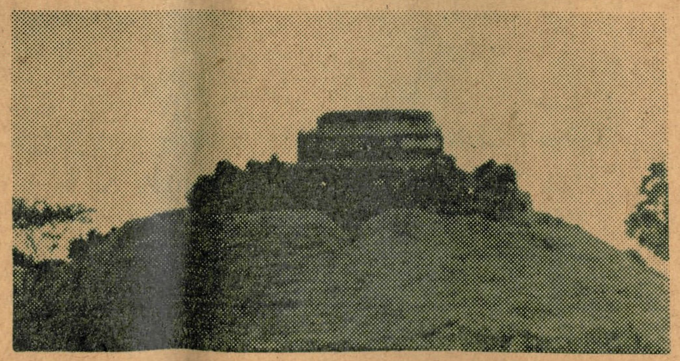
"Me apoderaré del Lago de Nicaragua que hoy en día es el Gibraltar de tierra firme en la América Española, puesto que domina la única vía de comunicación acuática entre los dos oceános. Una vez en posesión de él, habremos cortado en dos a la América Española".

La carta en que Nelson hablaba así, figura en la obra "Trade and Navigation Between Spain and the Indies in the time of the Hapsburgs", por Clarence H. Haring.

Portada



Arriba, el retrato de Nelson que está en el Museo Naval Británico de Greenwich. Junto a la empuñadura de la espada, señalado por la flecha, puede verse el dibujo de El Castillo de la Inmaculada Concepción. Abajo, una foto de El Castillo, cuyos perfiles coinciden perfectamente bien con el retrato al óleo de Nelson.



Nelson en ese tiempo tenía sólo 21 años y de acuerdo con una recopilación histórica hecha por Luciano Cuadra, figuró con importancia en la expedición organizada por el Gobernador de Jamaica, John Darling, quien nombró jefe de las tropas al coronel Polson. Este, al mando de una fuerza naval, entró por el río San Juan en marzo de 1780.

Exactamente el 28 de marzo llegó la flota inglesa con un navío de 54 cañones, dos corbetas, dos bergantines, y muchos botes menores, a San Juan del Norte. De los barcos mayores, sólo la corbeta "Hichenbrook", se atrevió a pasar la peligrosa barra del puerto, por la que se entra al río.

La citada corbeta era mandada por el capitán Horacio Nelson.

Nelson remontó el río San Juan hasta la Isla del Mico, cerca de la embocadura inferior del San Juanillo, y allí esperó al resto de la fuerza invasora que iba en bongos.

Más adelante, asaltó la isla Bartola a unas dos leguas abajo de El Castillo y defendida con cinco cañones pedreros y 16 hombres.

La Bartola, islote casi pegado a la orilla izquierda del San Juan, es de tierra baja y sus orillas hoy en día están cubiertas de camalotes; en ella estaba uno de los doce retenes que los españoles tenían en el río para avisar a El Castillo de la Inmaculada en caso de peligro, cosa que hicieron cuando llegó Nelson, enviando dos canoas antes de caer el bastión.

En el asalto Nelson perdió sus botas en las bajuras de La Bartola, cuya costa es de lodo, y tierra poco firme.

Más tarde, los ingleses sitiaron El Castillo, llegando a él, con Nelson a la cabeza, y al amparo de la neblina que es frecuente durante la madrugada en todo el río San Juan.

Del once de abril al 22 del mismo mes, fue sitiado el comandante de la fortaleza, don Juan de Ayssa, y el 22 se vio obligado a capitular. La rendición la aceptaron los ingleses concediendo los españoles los honores debidos a quienes son vencidos en heroica defensa. La victoria inglesa fue sin embargo infructuosa porque los vence-

dores atacados por fiebres, mosquitos y debilitados por toda clase de intemperies sufridas, padecieron enfermedades serias muriendo la mayoría de ellos. Incluso el propio Nelson estuvo a punto de fallecer a causa de la disentería, y de 200 ingleses con que entró al río, únicamente unos diez o poco más, regresaron vivos.

Los españoles recuperaron la histórica fortaleza en los primeros días de enero de 1781.

Luciano Cuadra ha anotado también lo siguiente:

Entre los "Dispatches and Letters", de Nelson, editados en Londres en 1845, hay uno firmado por él, que dice así:

"El coronel Polson dirá de mis hazañas, de cómo llevé a mis hombres en botes cien millas río arriba, trecho que únicamente los españoles del tiempo de los bucaneros habían remontado. De mí dirán también, que me tomé por asalto el retén español de una isla del San Juan, y de los estragos que hice allí, y que habiendo luchado cuerpo a cuerpo con el enemigo, fui la causa principal de la victoria".

Años más tarde, cuando ya era Almirante de Inglaterra, atribuyó el derrumbe de aquel sueño suyo de cortar en dos a la América Española a la tardía fecha del comienzo de las operaciones. Decía él: "Si la expedición hubiese llegado a San Juan del Norte en enero, los turbulentos raudales del río, habrían estado calmos y mi gente no hubiera tenido que remojarse tres y hasta cuatro veces al día echándose al agua para empujar los bongos, como ocurrió en aquel mes de abril". (The Crassy's Plan for Seizing Panama) por Lucía B. Kinnaird.

La venida de Nelson, de los piratas, y las continuas incursiones demuestran que el genial Almirante y los mejores navegantes de su época, estaban muy conscientes del eje geográfico y fluvial en q' se asentaba Nicaragua, e incluso la explicación de Nelson sobre los raudales (que sigue siendo actual) revela los inconvenientes y posibilidades del río San Juan, como vía de transporte.

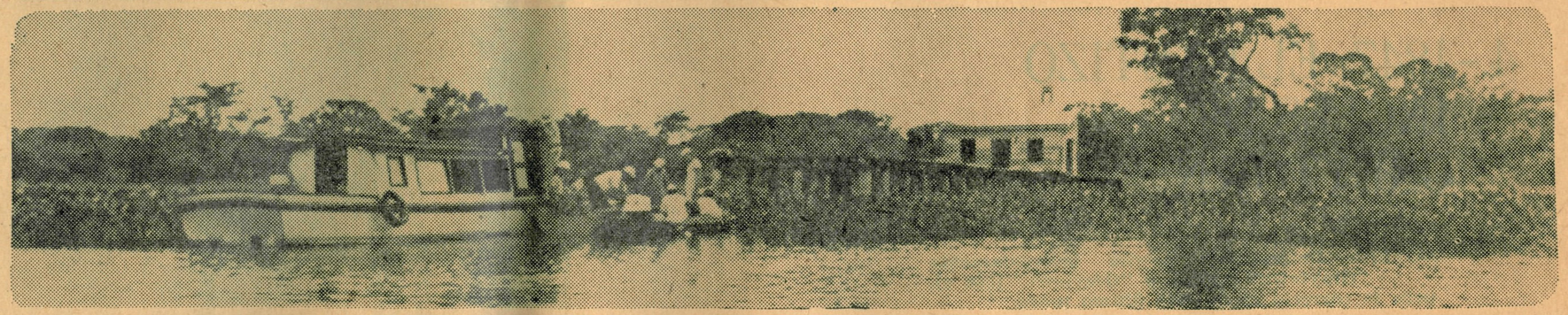
Sin embargo, no constituyó más que una de las muchas expediciones que los piratas del Caribe alentados por el monje apóstata inglés Thomas Gage, hicieron sobre nuestras tierras. El citado monje en un libro publicado en Londres en 1648 incitó la codicia de los bucaneros exaltando las riquezas que contenía Nicaragua, y especialmente Granada.



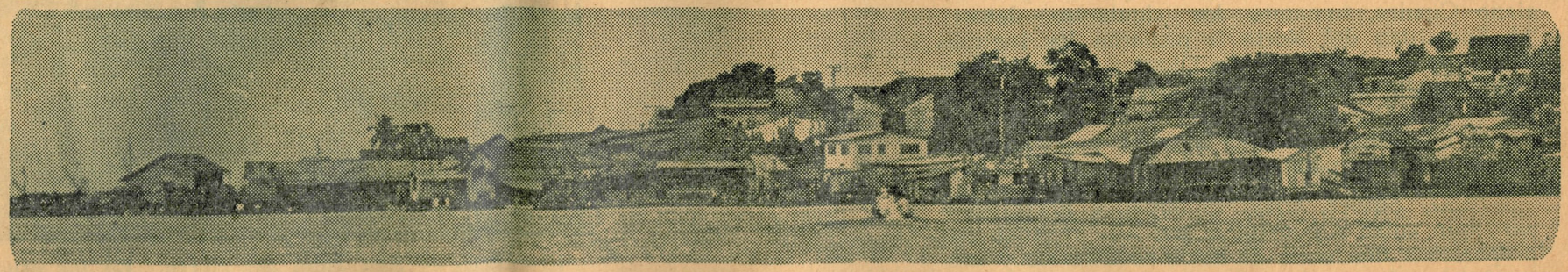
LA PEQUEÑA FLOTA: — Esta es la pequeña flota en que fuimos a San Juan del Norte; al fondo "El Patito", un remolcador del señor Ben Gross, y apareadas a él un bote largo del río, llamado "Aristóteles" y dos botes con motores fuera de borda, uno de ellos del Sr. Emilio Gómez, quien es uno de los mejores conocedores del río San Juan.



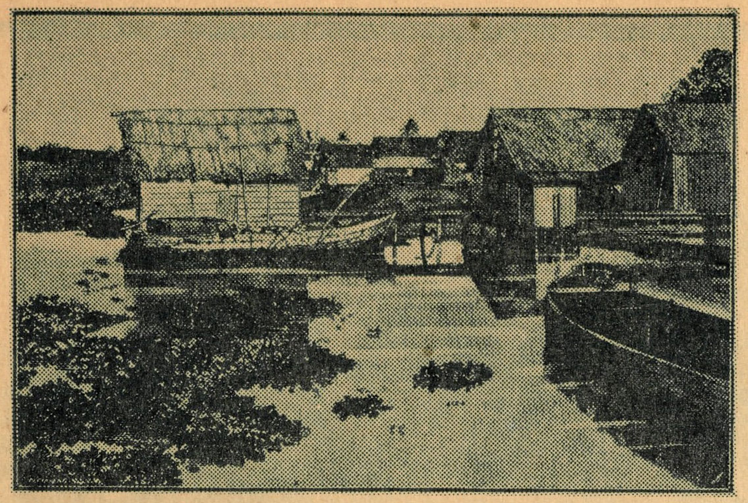
Desde las alturas dominantes de El Castillo, el río aparece sumido en la neblina natural.



EL PUERTO ACTUAL: — Este es el puerto actual de San Juan del Norte, es decir, lo que queda de las glorias y bonanzas antiguas. El Patito, con nuestra pequeña flota, está atracado a un desvencijado muelle cubierto todo por camalotes. Antes, aquí atracaban barcos hasta de 100 metros de largo.



SAN CARLOS DESDE EL RIO: — Una vista panorámica del Puerto de San Carlos, tomada desde río abajo.



Así era el puerto por los años de 1894. Luego se amplió y las casas se extendieron al fondo hacia las calles. En la foto uno de los clásicos "bongos" del río.

"En 1850 San Juan del Norte tenía unas 50 ó 60 casas alineadas a lo largo de la ribera de la bahía. Contaba con 300 habitantes más o menos. Exportábase por allí, (dice Squier), madera de tinte y de construcción, añil, cueros, y oro y plata en barras".

"Esos eran entonces los rubros de exportación más importantes del país, y la mayor parte de ello iba a Inglaterra. Los comerciantes granadinos eran dueños de gran reputación y crédito en los países europeos, Jamaica y los Estados Unidos. Los principales comerciantes tenían en este puerto representantes, y por él pasaba también una buena parte del volumen de importaciones de Costa Rica, a través del río Sarapiquí, sobre el curso del San Juan".

"Antes de que los ingleses ocuparan el Puerto por la fuerza, es decir, hasta 1848, la recaudación aduanera anual percibida por el Gobierno de Nicaragua ascendía a unos 100.000 dólares, según Squier, y puesto que los derechos arancelarios eran de un 20% podemos calcular que las mercaderías importadas por esa vía tenían un valor de 500.000 dólares, suma que en aquellos tiempos en que un ministro ganaba 30 dólares al mes, era más que respetable".

La importancia de San Juan del Norte era en el siglo pasado tan notoria, que aún el año de 1867 cuando por allí pasó el escritor norteamericano Mark Twain, no pudo menos de recabar el dato de que el año anterior, Nicaragua había exportado por esa vía la cantidad de... 112.000 dólares, es decir, cerca de un equivalente a 800.000 córdobas de hoy.

4.–1847: EL BAUTIZO INGLES DE GREYTOWN

NOTA. — Hemos visto escrito indistintamente "Graytown" (con a), y "Greytown" (con e), pero lo correcto es de este último modo.

De las notas históricas recopiladas por Luciano Cuadra, tomamos los siguientes datos: "A San Juan del Norte le pusieron los ingleses Greytown en honor de Sir Charles Grey, Gobernador de Jamaica, por orden del Rey de Inglaterra, el 8 de Diciembre de 1847, y con este nombre figuró en libros y mapas ingleses y norteamericanos, del siglo pasado".

"E.G. Squier, aquel diplomático norteamericano que entró a Nicaragua por allí de 1849 nos proporciona una serie de datos económicos y costumbristas de ese lugar".



El centro de San Juan del Norte. En los espacios vacíos, había antes casas de dos pisos.

Un episodio curioso nos aporta también Luciano Cuadra:

"A fines de 1853, el capitán de un barquito fluvial de propiedad norteamericana mató a un nicaragüense dueño de un bongo del río. El ministro norteamericano en Nicaragua, Mr. Borland fue después a San Juan a investigar el caso, y como se pusiera de parte del yankee, los sanjuaneños le rajaron la cabeza de un botellazo".

"Por ese, y otros dos hechos menores cometidos contra ciudadanos norteamericanos, el Gobierno de Washington exigió indemnización, y para hacerla efectiva mandó en Julio de 1854 una corbeta al puerto de San Juan".

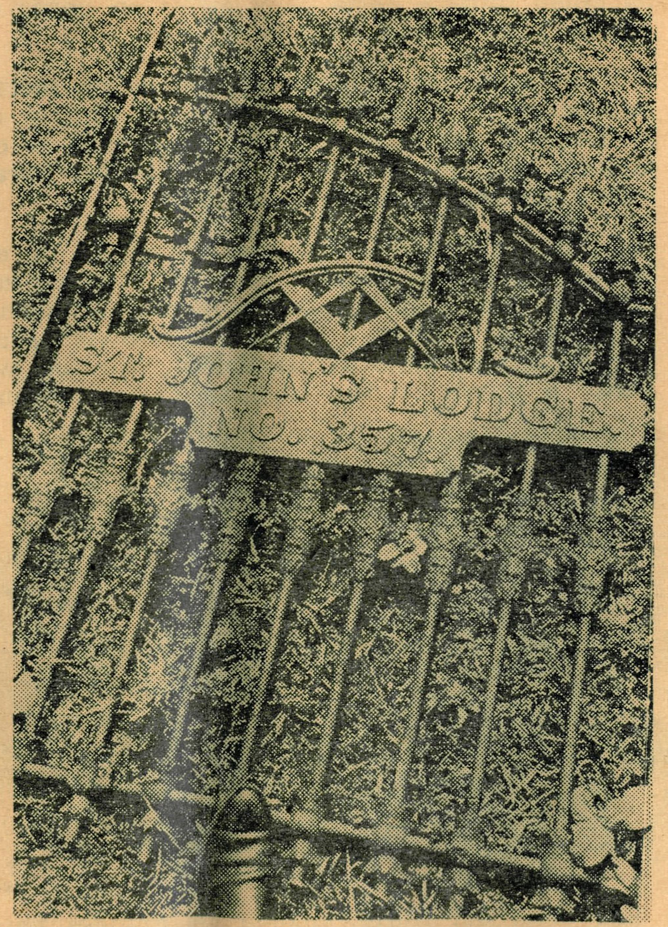
"El Capitán del barco de guerra reclamó... 25.000 dólares, al tiempo que apuntaba sus cañones sobre el puerto indefenso. La demanda era naturalmente imposible de cumplirse. Y entonces comenzó el cañoneo durante 6 horas consecutivas, lloviendo sobre San Juan del Norte granadas explosivas desde el barco".

"Y no contento con eso, el capitán, hizo bajar de su nave a 50 marinos para pegar fuego a las casas que aún quedaban en pie".

Total, que los daños causados por el incendio y el cañoneo fueron infinitamente mayores que la indemnización pedida. San Juan estaba entonces bajo el dominio de Inglaterra que lo ejercía a petición del irrisorio Rey Mosco".

EL TRAFICO ACTUAL: — Una lancha repleta de bananos sube el río San Juan. Las lanchas planas van empujadas por remolcadores.





Una puerta del cementerio masón de Greytown, con la inscripción "Logia de San Juan Nº 357". Según se nos ha dicho, San Juan del Norte fue un importantísimo centro de la masonería.

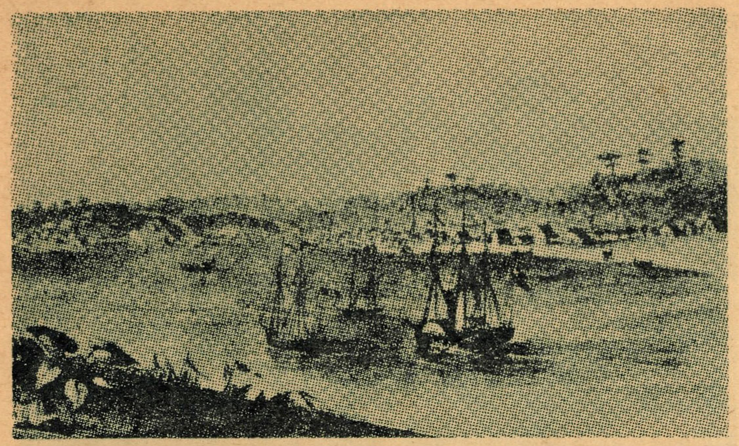
Continuando con el curso de la historia nuestro colaborador anota este otro dato:

"En su obra, "Ocean to Ocean" J. G. Walker, en 1902 dice: "La bahía de San Juan del Norte que hace 50 años era seguro y amplio abrigo para veleros de alta mar, ha quedado cortada por barras de arena que se han formado, y a ella sólo pueden entrar ahora remolcadores y lanchones por la boca del río San Juan. Fue reabierta por la "Nicaragua Canal Construction Co." en 1890, pero desde que se abandonaron esos trabajos se volvió a cerrar".

Este mismo Walker (no es William) dice en su libro: "Nicaragua es un despotismo militar disfrazado de República".

"A la compañía canalera mencionada se atribuye la construcción del tranvía, del ferrocarril, y cinco millas de canal en 1892. Ella, era seguramente la dueña de las dragas cuyas estructuras todavía pueden verse en la bahía de San Juan del Norte.

La compañía dejó de operar, con el advenimiento del régimen del Gral. José Santos Zelaya.



Greytown, por los años de 1849, cuando por aquí se hacía el tránsito entre el Este de los Estados Unidos y California.

5.–EL TRANSITO: MATEARE, NAGAROTE Y VANDERBILT

Episodio de gran trascendencia en la historia de Nicaragua, es el de la utilización del río San Juan, como pasaje de tránsito entre el este de los Estados Unidos y California, que comenzó el año de 1848, cuando se descubrieron ricos filones de oro en esta última región.

Luciano Cuadra nos apunta lo siguiente:

"El tránsito fue producto de la fiebre migratoria de norteamericanos que en busca de una rápida y fácil fortuna corrían ávidamente del este al oeste de su país. Y fue entonces que un tal Mr. Gordon fletó en Nueva York su barco, "Mary" llevándolo repleto de pasajeros a San Juan del Norte. Así se estableció la competencia con Panamá, que ya tenía un negocio de transporte ístmico".

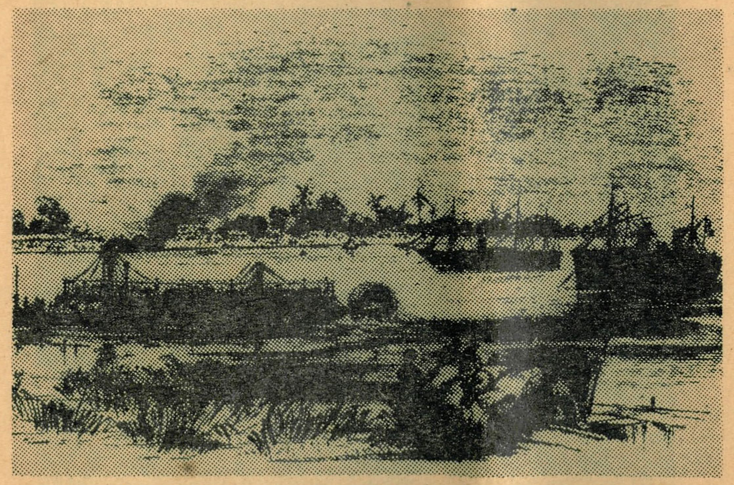
"De San Juan del Norte —continúa la narración— seguían los pasajeros en barcos menores por el río y por el lago hasta Granada. Luego iban por tierra a Managua y de allí a Mateare o Nagarote por agua, para después continuar en mula o carreta, pasando por León, hasta El Realejo, en donde se volvían a embarcar. En ese antiguo e histórico puerto de occidente, esperaban que el destino hiciera aparecer un barco rumbo a su dorada meta: California! En la travesía los inconvenientes eran tantos, que hubo quien tardara hasta ocho meses en llegar de Nueva York a San Francisco.

"Se sabe, sin embargo, el caso de un suertero que cruzó Nicaragua, el río, el lago, y de la Virgen a San Juan del Sur (ya cuando se estableció la ruta por allí) en sólo cuarenta horas, suceso que ocurrió en el año de 1851.

"En esa época, los atrasos y peligros de esta ruta, eran menudencias, si se les compara con aquellos que sufrían quienes iban a California vía Cabo de Hornos, o los que se resolvían a coger el camino de los legendarios "covered wagons" a través de las praderas norteamericanas de este a oeste, con el riesgo de dejar la cabellera, en manos de los pieles rojas.

"Después de Mr. Gordon apareció el audaz y ambicioso banquero y comodoro Vanderbilt quien a mediados de 1851 entró a competir en el negocio del transporte interoceánico en Nicaragua estableciendo la "American - Atlantic Ship Company", q' después se llamó "Accesory Transit Company" de tan ingrata memoria para los nicaragüenses. Vanderbilt a bordo del vapor "Director" llegó hasta Granada.

"Su compañía hacía el tránsito por La Virgen y la historia de estos días es de sobra conocida, pues poco después de establecido Vanderbilt en el negocio, llegó a Nicaragua William Walker y se desarrolló la Guerra Nacional. A Vanderbilt sucedió en el tránsito, Hollembeck, y a éste el señor Alfredo Francisco Pellas, quien trajo al lago el vapor Victoria. San Juan del Norte, años después de la primera derrota de Walker fue visitado por este último al mando de 200 hombres en el vapor "Fashion". Seis de esos aventureros eran de aquellos "inmortales" que le habían acompañado en su primera llegada a Nicaragua a bordo del "Vesta" en 1855.



San Juan del Norte, cuando los grandes barcos de vapor (a la derecha) entraban a la bahía. A la izquierda un barco de río (con ruedas) transporta a los pasajeros río arriba hacia San Carlos y La Virgen.

"En su retorno, el filibustero fue apresado por el comodoro Hiran Paulding, de la Marina de los Estados Unidos, en Punta Arenas o Punta Castilla, que hoy es el límite entre Nicaragua y Costa Rica.

"Estos hechos ocurrieron el 8 de Diciembre de 1857, y su secuela fue:

"Walker fue enviado a los Estados Unidos donde lo recibieron como héroe sus partidarios esclavistas y el comodoro Paulding destituido por haberse "excedido en sus obligaciones".

De todos estos apuntes es curioso destacar cómo, la primera ruta del tránsito por Nicaragua, utilizaba completamente el eje geográfico de nuestra patria: San Juan del Norte - Granada - Managua - Nagarote - La Paz Centro - León - El Realejo, fórmula muy parecida a la que muchos años después se imprimió en los billetes del Ferrocarril del Pacífico, (dueño de los vapores), el cual también tuvo otra derivación: San Jorge - Rivas - San Juan del Sur, igualmente imitativa del trán-

sito de Vanderbilt: La Virgen -San Juan del Sur.

A Vanderbilt como dijimos, sucedió en la propiedad de la línea primitiva el piloto Hollembeck de quien la adquirió el Sr. Pellas, hasta que pasó a manos del Estado, y murió como todos sabemos, dejando las partes principales de su esqueleto en forma de barcos hundidos o arrinconados, en las playas y ríos de la cuenca del Gran Lago.

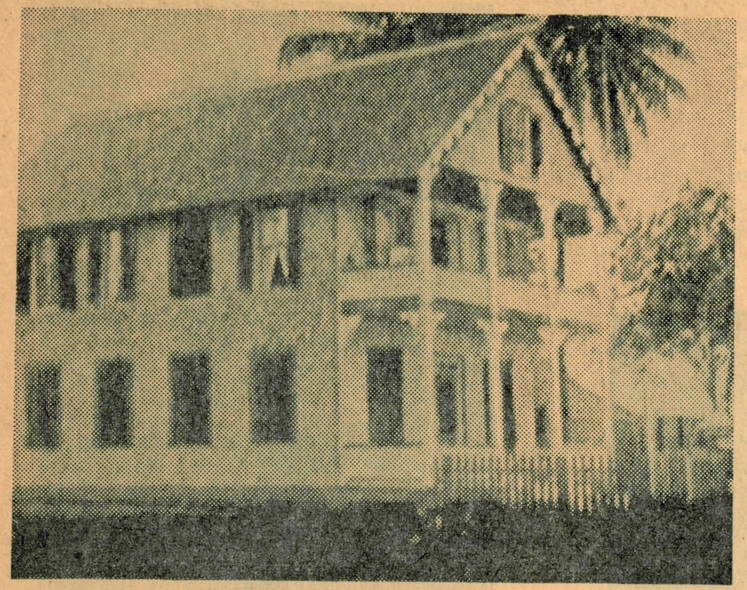
Restos de esos ilustres difuntos, pueden verse en Granada (casco del Victoria), San Carlos, raudal de Machuca, y San Juan del Norte, donde yace con sus tres hermosas chimeneas al aire, (que la gente llamaba "cachimbones") uno de ellos, cuyo nombre esencialmente capitalino "Managua", parece estar pidiendo también a gritos, la integración efectiva de la zona al resto del país.



En uno de los lugares más profundos del río, fue tomada esta foto que muestra toda la esplendidez de aquella vía fluvial.



Los rieles abandonados recuerdan el tramo de vía férrea que pasaba por El Castillo. A través de él se subía la carga raudal arriba cuando el río estaba muy seco pará el paso de los vapores.



La casa de los señores Pellas en 1900.

6.–1892: LA EPOCA DE ORO, EL CANAL Y EL TREN

Todavía vive una señora que presenció la época de oro de San Juan del Norte, y nos cuenta como fue aquello a principios de siglo.

Doña Angélica de Mongrío, con 62 años de residencia en el puerto, locuaz, y jovial, bajita y con el pelo recogido atrás en moño, contesta cuando le preguntamos:

—Y en esa época, (1908) venían barcos aquí?

—Uh! Sí, claro que sí, venían de afuera, y entraban de viaje hasta aquí los barcos grandes. Tenía la población entonces mil cuatrocientos treinta y ocho habitantes (1438) y los barcos entraban a la bahía pasando frente a un malecón, desde fuera, enfrente al faro, que estaba resguardado con paredes de cemento para mantener la profundidad de la bahía. De ese modo la barra no se llenaba de arena, y el puerto tenía un tráfico considerable.

El año de 1892, nos dice doña Angélica, trabajaron el canal, y llegaron a hacer hasta 5 millas del mismo, siete de ferrocarril, y dos de tranvía, el cual transportaba a los trabajadores que iban en la mañana al trabajo canalero, y volvían por la tarde.

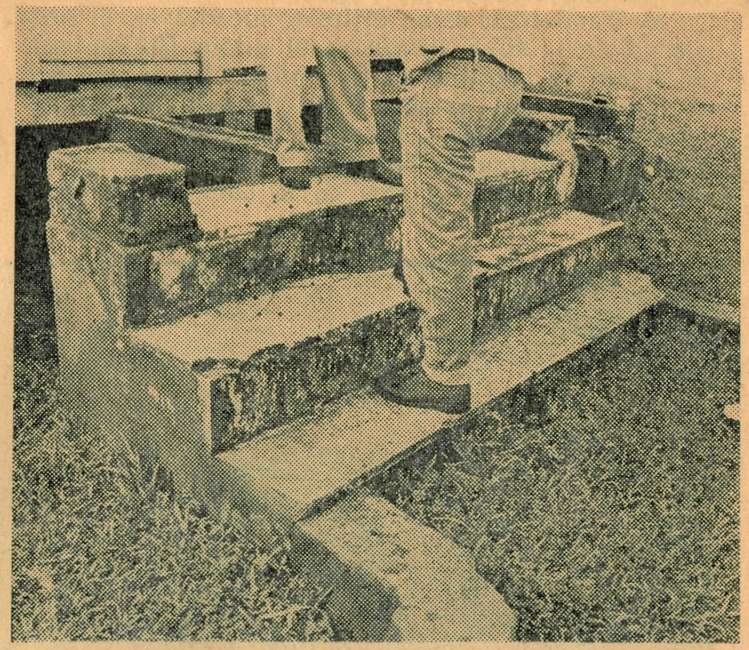
Los barcos de alta mar que entraban a la bahía, desembarcaban allí sus pasajeros y carga, los cuales se embarcaban nuevamente en otros buques de río, de esos de ruedas y vapor. Estos eran, el Managua, el Hollembeck, el Diamante y el Irma.

Preguntamos a Doña Angélica por las dragas, o mejor dicho por los cadáveres de dragas que hay abandonados en la bahía, y ella nos dice lo siguiente:

—Esas vinieron cuando vino ese canal, en 91 o 92, porque en 93 entró Zelaya y él dijo que se retiraran, que él no quería canal, porque si había aquí canal iba a ser zona canalera toda hasta Granada y eso no le convenía al país, que él era managüense y que no quería eso.



La sala de la casa de la familia Pellas.



Las planchas de mármol que medio recubren todavía la escalera de esta casa, son testigos de "lo que el viento se llevó", en San Juan del Norte. La casa, de madera, está hoy cerrada y abandonada.

Entonces se retiraron pero no se llevaron ni un clavo y todo quedó en el lugar. Yo las conocí buenas todavía... las dragas.

Y después, más con alegría que con nostalgia, doña Angélica describe el pueblo de San Juan del Norte allá por los años de 1908.

Por su mente desfilan las 173 casas de dos pisos que había en la antigua Greytown, algunas con escaleras de mármol, y todas, como dice Doña Angélica, "lindas, lindas, bien pintaditas, preciosas y grandes".

"De ellas, sólo queda una, totalmente desvencijada que está en una esquina; de aquellas casas que fueron de gente de Granada y de Managua, como decir, afirma Doña Angélica, "los Benard, los Vivas, los Lacayos y los Pellas".

Doña Angélica nos pide que vayamos a ver una caja de hierro que está botada en la calle, a la orilla de la cual ha crecido hierba, que era —dice ella, la caja de hierro de los Pellas, que vivían allí en una casa "hermosísima, de dos pisos, preciosa, bien pintada; allí vivía la niña Rosita, dice doña Angélica, y ellos se fueron".

Y también describe el parque, que hoy es un campo de grama donde juegan béisbol los muchachos porque ya no hay nada.

"El parque, el parque, grita casi doña Angélica, imagínese, con kiosko y todo, luces, parquero, y todo eso, yo lo conocí todo eso!"

Nos despedimos de ella y le decimos:

—"Ya nos vamos yendo".

—"Ideay dice ella, cuándo se van?"

—"Ahorita", le decimos y ella insiste otra vez más:

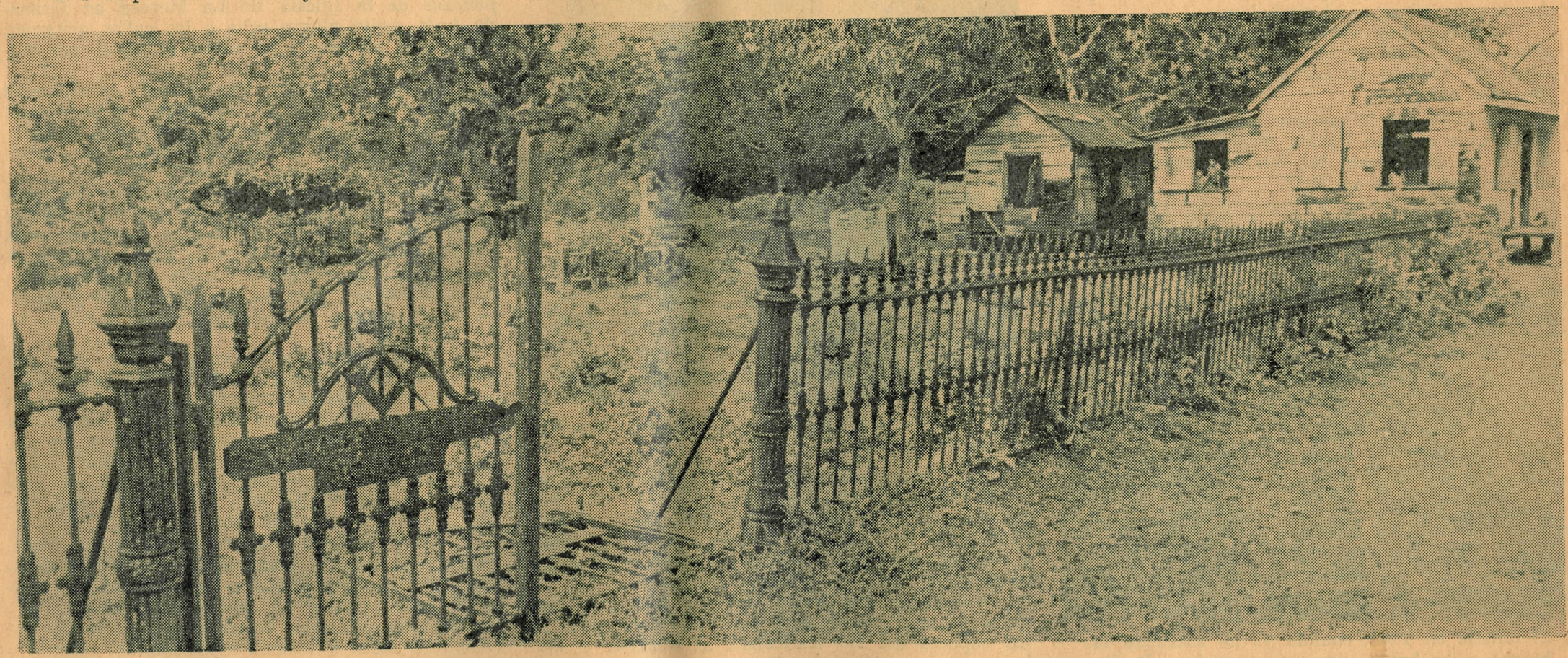
—"Ya se van?"

—"Sí, doña Angélica". Y efectivamente nos vamos (también nosotros) de San Juan del Norte, llevándonos el recuerdo de la viejita jovial y locuaz que vio cómo comenzó a hacerse el canal por Nicaragua, pero que ahora arriba de los 80, y casi sola en lo que fue su pueblo, lleno de amistades y recuerdos, no quiere que haya canal.

Dice ella que se van a secar los lagos, y cuando preguntamos por qué, repite riéndose:

—"Bueno señores, qué cosa, cómo una viejita como yo va a saber, señores! "Pero eso es lo que dice la gente, porque aquí el agua que corre por el San Juan, viene de Granada, de Managua, desde el Río Viejo que entra al lago de Managua y el Tipitapa, y el Malacatoya, y todos los ríos de Chontales".

Doña Angélica está consciente de la geografía fluvial de Nicaragua, de que los lagos y el río son nuestro eje geográfico, y también de que esa parte sur de Nicaragua, tan fundamental para nuestro desarrollo, antes estaba atendida, comunicada, llena de incentivos para vivir, es decir, calzada.... y ahora está totalmente descalza!



Vista de uno de los cementerios de San Juan del Norte, protegido por una verja de hierro forjado gruesa y aun enhiesta.

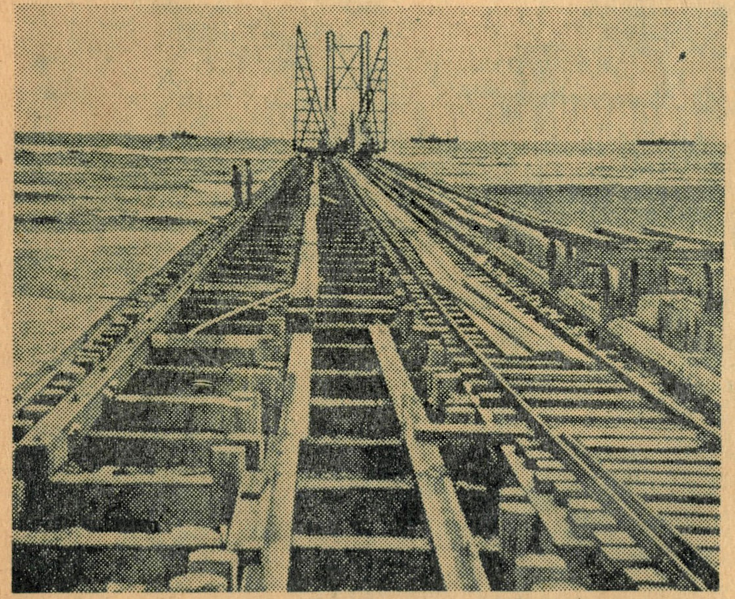
7.–1908: UN TESTIGO VE MORIR A GREYTOWN

La muerte de San Juan del Norte está representada en el cementerio de aquella población por la estatua de un ángel de mármol.

No es que el ángel tenga algo que ver directamente con ese asunto, pero su belleza escultórica, deja adivinar la prosperidad de una época, y su visión actual dentro del monte, y cubierto el mármol por una capa negra de suciedad, obra del tiempo, son dos extremos perfectos para plasmar el simbolismo.

También hay varios barcos hundidos, entre ellos uno, al cual le abrieron hoyos el 18 de Octubre de 1909. y se fue a pique, recién reparado, casi nuevecito.

Este dato nos lo proporciona don Chale Gross, quien vive en San Carlos, después de haber habitado en San Juan del Norte, durante la agonía del puerto, hasta 1912.



El muelle en 1908, cuando ya no entraban los barcos a la bahía, pero se quedaban fondeados como se ve en la foto.



En el cementerio hay este símbolo de la muerte de un pueblo.

Don Chale, sube de los ochenta años y cuenta:

A San Juan del Norte, llegaban barcos del exterior allá por los años de 1908. Recuerdo al Sibiria de la flota blanca alemana, y llegaban a recoger cosas que se exportaban de Nicaragua, entre otras, coco, y a cargar carbón.

San Juan del Norte, en esos días, no era quizá ya muy floreciente pero había negocio, y los vapores del río traficaban al interior, y los barcos que venían de fuera con conexiones a Bluefields, Puerto Limón, los Estados Unidos, y Hamburgo, eran barcos grandes, pues los habia hasta de 100 metros de largo. Además, no pasaban dos o tres días sin llegar goletas a San Juan del Norte, y desembarcaban carga y pasajeros, para de allí transportarlos hacia el interior en el "Managua", en el "Hollembeck", el "Diamante" y todos los otros barcos del río.

En San Carlos, arriba de los raudales, había otros que llevaban los pasajeros y la carga a Granada, el "Victoria", el "Progreso", que puso el Gral. Zelaya en servicio para hacerle frente a la revolución del lago.

Del canal, le sé decir —dice don Chale— "yo tenía cerca de doce años cuando oí los campanazos de la Iglesia de La Merced en Granada, y la gente alegre salía a las calles gritando: "El canal, el canal, ya viene el canal por Nicaragua!"

"Después, agrega, han pasado muchísimas comisiones de marinos, ingenieros, y canaleros, entre los cuales recuerdo una que estaba al mando de un coronel de apellido Gross, con quien por cierto, hice buena amistad".

"En San Juan del Norte, allá por los años de 1908 a 1910 había cerca de 2.000 habitantes —continúa— y fincas y huertas y "todas esas cosas". El faro se encendía diariamente y el malecón era de cemento, y existían también vestigios del canal, pero ya en 1908 nadie trabajaba en él, porque la compañía canalera había sido liquidada".

"Había todavía entonces un taller como no he visto ninguno aquí en Nicaragua. La cortadora de hierro, la perforadora, los tornos, un gran bodegón que tenía cerca de cincuenta varas, con materiales, tornillos, remaches, varillas y en fin, todo lo que se necesita para la mecánica". (Don Chale es mecánico, y por eso recuerda con verdadera fruición todas esas máquinas y esas cosas que sirven para su oficio).

"El ferrocarril —continúa diciendo— era paralelo al canal q' iban construyendo y el tranvía se usaba para llevar a los trabajadores hasta el ferrocarril, y en éste transportarlos al sitio en que se estaba trabajando a la punta del Canal, es decir, a lo más avanzado del mismo".

La idea, supone él, era abrir ese canal, hasta llevarlo a la salida del río Sarapiquí, o me-

jor dicho, enfrente del Sarapiquí, hasta el curso del San Juan, evitando así las bajuras que el río presenta cerca de su desembocadura, y que hacen barras de arena.

—Y el material de los canaleros, del ferrocarril, del tranvía, qué se hizo....? Preguntamos a Don Chale y él contesta:

—"Bueno, al quedar abandonado el proyecto canalero porque los constructores desocuparon y dejaron todo su material, el Gobierno empezó a venderlo y yo creo que lo exportaban afuera porque allí estuvo un señor, y vinieron otros y me buscaron a mí preguntándome que si yo conocía o podía entregarles algo, y el verdadero vendedor de todos esos materiales que pertenecían al Estado, fue un señor hermano del Presidente don Adolfo Díaz. Se llamaba Carmen Díaz. Y así sucesivamente, los otros Gobiernos siguieron vendiendo material. Grandes cantidades de rieles, las locomotoras que estaban allá en el malecón, las llegaron a desarmar, y así empezaron a traerse el material y el taller, y quedó eso completamente muerto, y después la gente empezó a salir".

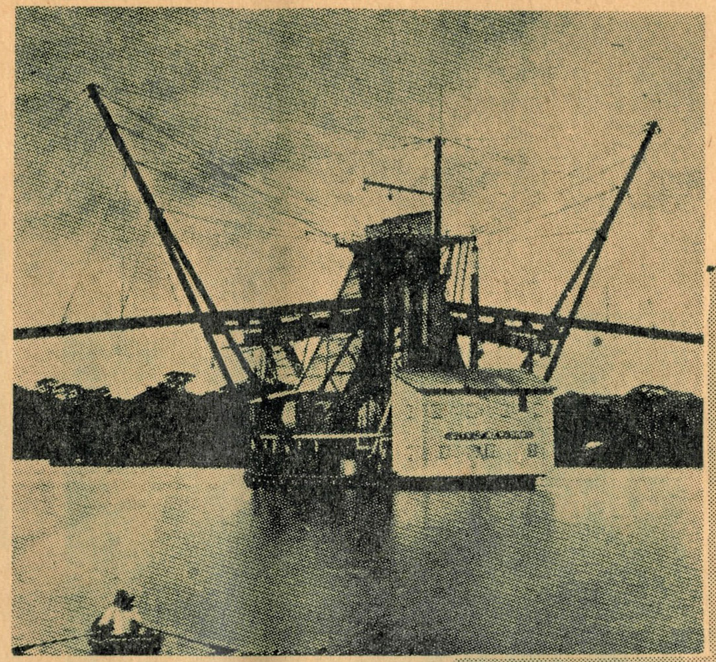
Ya para entonces —dice don Chale— es decir, para 1908, fecha en que él estima comenzó definitivamente a morir San Juan del Norte, los barcos no entraban a la bahía, como en 1892, cuando la compañía canalera todavía estaba dragando las aguas de San Juan del Norte. En 1908 se había pues, retrocedido.

Los barcos se quedaban a tres o cuatro millas de la bahía, porque no había barra profunda para entrar; la barra era ya muy seca, y sólo había otra mejor en Los Portillos. Hasta hoy —dice don Chale Gross— puede haber mejor barra allí, para remolcadores de regular tamaño, porque al salir el río Indio sobre la bahía de San Juan del Norte, perforó entre el faro y el malecón haciendo su propia barra, que es mejor que la antigua.

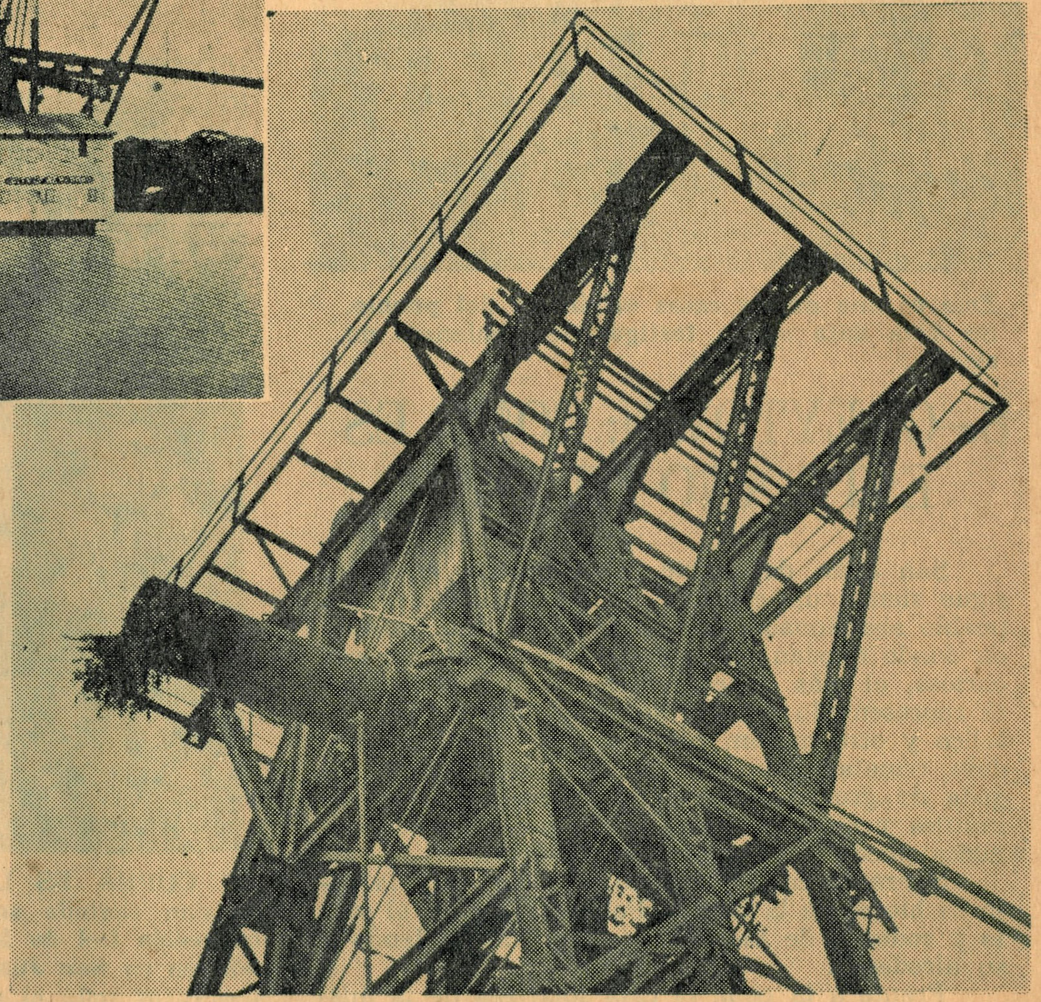
Don Chale se fue de San Juan del Norte en 1912 "cuando eso estaba liquidado" como dice él. "Ya no llegó el vapor del Atlántico a sacar el coco que exportábamos: la revolución había acabado con todo el ganado que teníamos: con las carretas, los cerdos, y cuando vine yo en 1912 después de la revolución, a San Juan del Norte, a recoger lo que encontraba, sólo hallé una vaca.

Intenté todavía quedarme y con un motorcito a vapor que hice y un aparato para rallar coco, empecé a tratar de sacar coco para venderlo y poderme mantener mientras mi padre que estaba enfermo en Estados Unidos, regresaba.

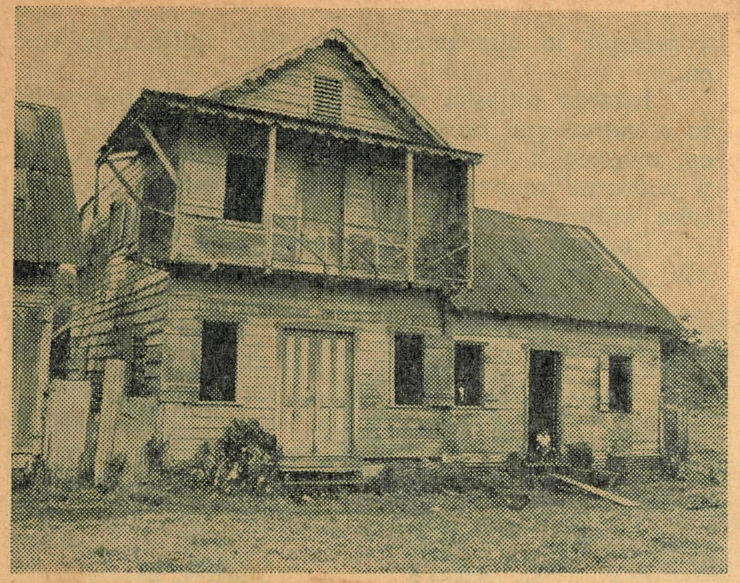
Cuando él vino, nos fuimos de allí, porque allí ya no había nada!".



Una de las dragas de San Juan del Norte, en pleno funcionamiento. Dos aparatos como éste mantenían abierta la bahía al tráfico de barcos de alta mar y de río. La estructura superior de la draga (la torre) está aún en la bahía.



EL TUBO DE LA DRAGA: — En el tubo de la enorme draga que todavía queda en San Juan del Norte, pueden verse tierra y plantas naciendo en él; recuerdos de la época en que estuvo operando.



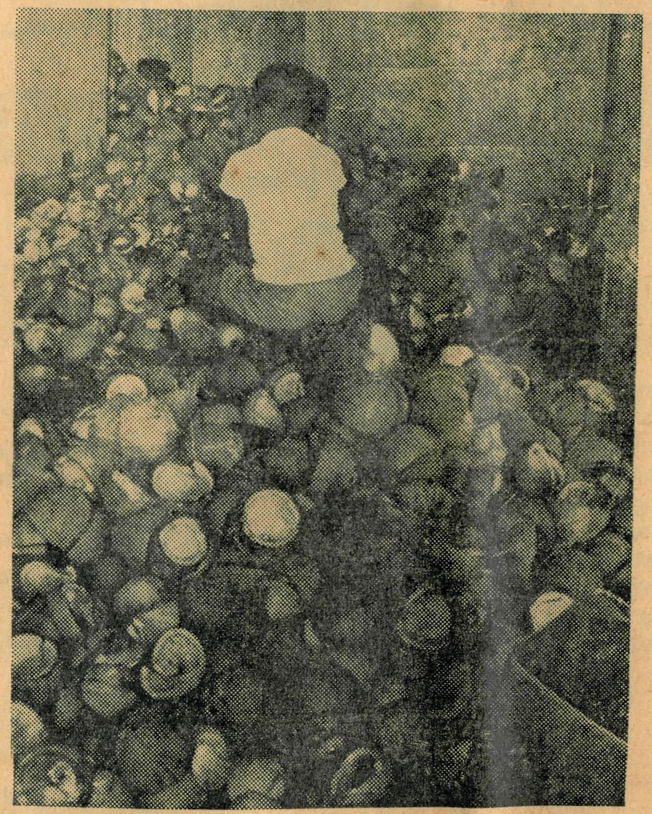
Esta es una de las casas originales del pueblo. Su vida data según testigos de comienzos de siglo.

8.–GREYTOWN: COMO ES ESTE AÑO DE 1970

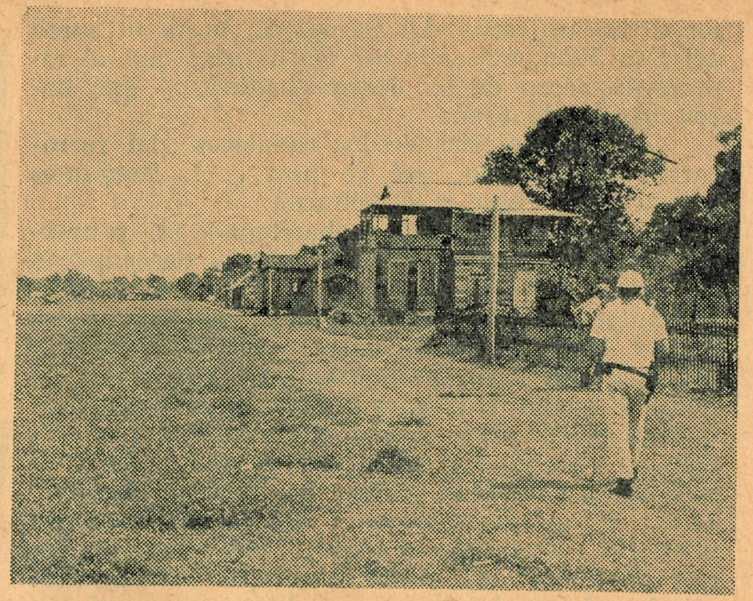
San Juan del Norte, o Greytown, en 1970, sigue siendo un cadáver de pueblo. No es un pueblo abandonado, que es distinto, sino un sitio en donde quedan los restos de un pueblo, y cosa curiosa, el más imperecedero de esos restos, está representado por los dos cementerios, uno católico y otro masón, cuyas verjas de hierro fundido, rematadas en lancetas con base de una pulgada de grueso, desafían al tiempo y hacen de inútiles centinelas tratando de preservar lo que nunca puede preservarse: los muertos.

Sobre la calle principal que fue, está la caja de hierro de la familia Pellas, tirada en el suelo y rodeada de plantas que han ido naciendo a su alrededor.

Frente a la caja, la casa solariega de la misma familia, de madera con perillas de porcelana en las desvencijadas puertas, ahora claveteadas por dentro y por fuera, y hacia las cuales con-



LA COPRA ES LA VIDA: — Este chavalo moreno sentado sobre un cerro de cocos es expresión fiel de lo que significa la vida económica en San Juan del Norte. Parten y parten cocos todo el día, luego los ponen al fuego, con lo cual se desprende la parte blanca del coco, es decir la comida, y de allí extraen el aceite de coco.



La calle principal: un abandono completo, y al fondo, lo que queda de la casa de los Pellas.

ducen en la entrada principal, unas pequeñas escaleras de madera forradas con losas de mármol.

En los cementerios hay lápidas elegantes cubiertas por el monte, y tumbas importantes, con su propia verja, e inscripciones dedicadas a nombres extranjeros, con epitafios sentimentales y fechas bastante mayores de un siglo. En el cementerio masón, el compás, la escuadra y la inscripción: Saint John's Lodge 357...

Después la calle: "Main Street" se llamaba, y ahora es una extensión de tierra con grama natural, con predios vacíos a ambos lados y un pequeño andén encementado para los peatones. A la orilla del andén, sobre la tierra misma que una vez soportó las casas de madera con ventanas de vidrio, aterrizan hoy en día los pequeños aviones que de vez en cuando, casi nunca, tocan San Juan del Norte, para dejar a algún curioso o para efectuar una mínima comisión del Gobierno.

Y la otra calle...?

La otra calle, por donde transitaba el tranvía con recorrido de dos millas, para llevar a los trabajadores del canal hasta el Genízaro, tampoco es calle sino patio abierto en el que se ve con

claridad y el túmulo recto y horizontalmente combado que formaba (balastres y durmientes) el lecho sobre el cual estaba tendida la línea férrea.

En la bahía, amplia laguna llena de ribetes cubiertos de cocos, la inmensa torre de hierro en cuya punta hay una caja parecida a las mezcladoras de cemento de hoy en día, sostenida por un enjambre de vigas y vientos, los cuales descansan en un casco hundido del buque - draga, del que sobresalen dos chimeneas y seis calderas.

El monumental aparato, cadáver de draga, tenía un compañero ya desmantelado y destruido por los compradores de hierro, y cerca de él, donde fue el astillero, chimeneas, calderas, la estructura de un faro, y bellas islas y remansos llenos de cocos.

Fuera de eso en San Juan del Norte, no hay más que tiburones, manatíes, sábalos, peces de toda clase, en abundancia, chanchos de monte, con los cuales se alimenta la escasa población del pueblo, una escuela destartalada y un cuartel de la Guardia Nacional con radio para comunicarse con Managua.

La barra de arena, depositada sobre lo que fue el orgulloso malecón de piedra y cemento que vio pasar frente a sus bordes, barcos de buen calado, es seca, estrecha y tiene secciones con arena movediza.

Con todo y eso, hay otra salida al mar, la del propio río San Juan que pasa frente a Punta Castilla y que con trescientos metros de anchura aproximadamente, da la impresión de q' podía ser dragada, y por lo tanto habilitada al tráfico marítimo, para la salida y entrada de barcos medianos.

La actual población de San Juan del Norte es escasa y pobrísima; vive del coco, haciendo copra, que es la materia prima para el aceite; come carne de monte, especialmente de saíno, y pasa una existencia lánguida, esperando algún milagro que restituya a su pueblo "lo que el viento se llevó".

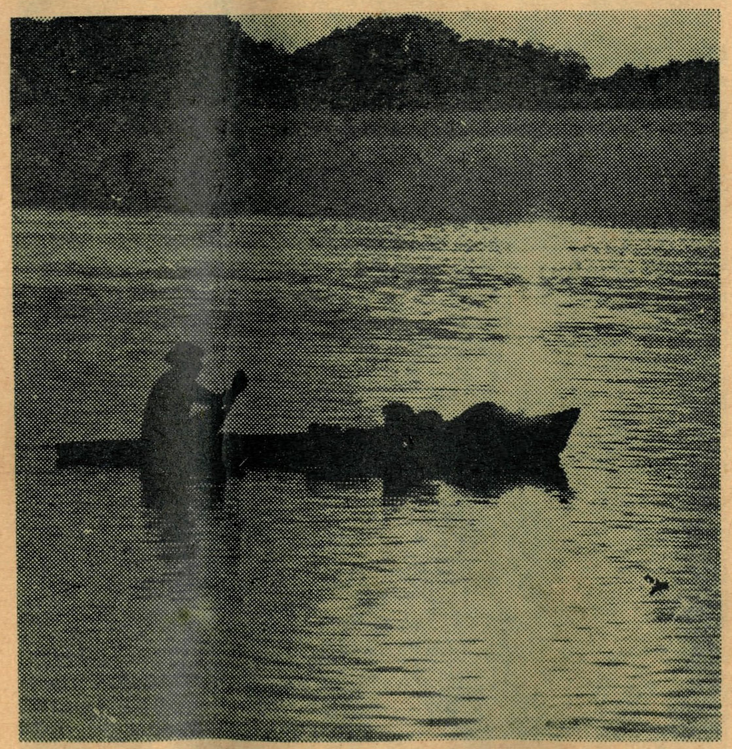
Sin embargo, no es gente triste ni amargada.

Prueba de ello es la alegría que doña Angélica de Mongrío habla pasados los 80 años.

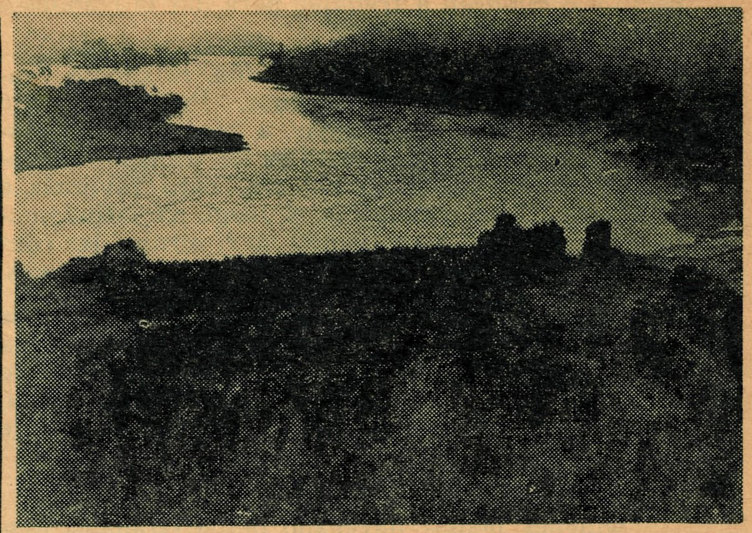
Ella es "viejita locuaz y muy jovial, de facciones finas y gordita, baja, pelo lacio y entrecano recogido en un moño", dice que está ciega y que continúa dando clases a los muchachos que por alguna razón se han retrasado en la escuela.

Estoy ciega, chilla riéndose, pero la práctica de 50 años de magisterio me ayuda... y además, me gustan los niños y cuando van mal en la escuela vienen donde mí, y yo escondidita les ayudo!

Así es el espíritu de una mujer, que no ha sido vencida por el abandono, que ya venció a todo su pueblo!



Los pequeños y afilados botes de los ribereños, se deslizan sobre el San Juan. Son "caballos del río", su único transporte.



Una vista del río serpenteando en la madrugada.

9.–PARA QUE QUEREMOS EL SISTEMA FLUVIAL?

Hemos visto lo que fue nuestro río San Juan (—extensión de los lagos, y eje geográfico de Nicaragua—), lo que significó Greytown, o San Juan del Norte, desde España hasta nuestros días, y del desfile rápido y casi fotográfico de pensamientos y datos históricos presentados, podemos concluir una cosa:

La obra del hombre en el río, está muerta, pero el río, y los lagos, y el complejo fluvial que son pies de nuestra Patria, permanecen vivos, esperando un impulso progresista que venga a darles la utilización debida.

Utilización para qué...? En cuál sentido...?

Para nosotros ahí está el dilema, y no pretendemos bajo ningún punto resolverlo, sino llamar la atención sobre él, centrar el problema por así decirlo, con el objeto de que técnicos, estudiosos de la ingeniería, y hombres capacitados en materias económicas, sientan una inquietud al res-

pecto y comiencen a trabajar para dar la respuesta adecuada.

Puede ser ella la canalización, el simple dragado, o el canal; no lo sabemos. Puede ser nada más un esfuerzo para dotar a esa carretera fluvial de Nicaragua, con medios de transporte adecuados, para extraer su riqueza, para revivirla e integrarla al resto del país, y luego paulatinamente hacer, que ella vaya dando de sí misma, las condiciones suficientes para lograr nuevos objetivos.

Sinceramente, no sabemos la respuesta, ni nos proponemos darla, pues nuestra capacidad llega hasta el límite de la exposición frontal y clara de los hechos, que generan la gran pregunta: Cómo se debe utilizar el complejo fluvial geográfico de Nicaragua...?

——o——

Quienes hemos navegado desde Granada hasta San Juan del Norte, y de Managua al Momotombo (León Viejo-Nagarote-La Paz Centro), sentimos que la continuidad de las aguas, tantas veces mencionada en estos artículos, ofrece la oportunidad de unir todo el Pacífico de Nicaragua, obra llena de grandes obstáculos por supuesto, pero más posible en estos tiempos que hace 80 años, cuando San Juan del Norte era puerto de altura, y Granada, casi puerto de mar.

No es sin embargo, sobre este tema que deseamos insistir ahora, sino sobre la necesidad en que estamos hoy y hemos estado siempre los nicaragüenses, de hacernos una pregunta sobre el fondo de nuestra geografía, es decir, de escudriñar, todo lo necesario para definir de una vez por todas la naturaleza de nuestro destino respecto de los lagos y el río, con el objeto de convertir la respuesta que salga de ahí, en un desiderátum nacional, permanente e imperecedero.

En otras palabras, sólo tomando este asunto como un planteamiento de gran envergadura nacional y para todos los tiempos, gobiernos, situaciones, y generaciones, es que podríamos obtener un resultado total, que hiciera rematar en beneficio colectivo y permanente, todos los intentos que en el pasado se hicieron para utilizar la geografía privilegiada con que nos dotó la Providencia.





Arriba, en la finca Santa Fe del Ingenio San Antonio aparece Carlos Coronel Kautz y el Dr. Pedro J. Chamorro, observan un árbol que fue derribado en tres minutos con sierras accionadas por motor. Abajo: El plátano es transportado por barcos a motor.

Nicaragua puede tener su mejor puerta al Atlántico por el San Juan, es una posibilidad; Nicaragua puede canalizar hacia adentro, por el río, toda la riqueza latente en sus riberas, es otra posibilidad; Nicaragua puede hacer de Granada, Managua y aun algunos sitios del Departamento de León, puertos vinculados al Atlántico, es otra alternativa.

Pero para llegar a definir el camino, para escoger entre tantas cosas que pueden hacerse, es necesario ante todo, formar conciencia de lo que han sido y son los lagos y el río San Juan, objeto principal de los presentes artículos.

Y para sólo decir una cosa en este aspecto, olvidándonos de Pedrarias, Machuca, Nelson, Vanderbilt, Walker, etcétera, es decir, de lo pasado, basta ver sobre las riberas del río, llenas generalmente de neblina, las riquísimas tierras casi abandonadas que allí existen, y en las cuales, cuando la mano del hombre armada con sentido de empresa, y fortalecida con las herramientas modernas se dispone a trabajar en serio, realiza obras verdaderamente admirables.

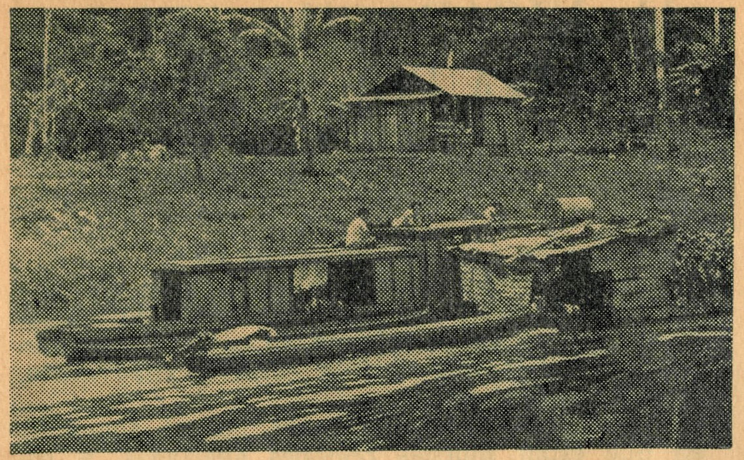
Citemos un ejemplo:

En dos años (con mucho esfuerzo y mucho dinero, es cierto), pero con más fe y trabajo que dinero, las riberas del San Juan llenas de montaña impenetrable, han visto nacer cuatro o cinco mil manzanas de pastos verdes e inmejorables, en la finca Santa Fe, propiedad el Ingenio San Antonio.

Esto quiere decir, que aun olvidándose de canal, canalización, o puerto de mar, hay muchas cosas buenas para Nicaragua que pueden y deben hacerse, en la zona de nuestros pies descalzos.

Con esto, no estamos diciendo que debe olvidarse a lo más importante, es decir, aquella alternativa histórica de que hablamos.

No, por el contrario, debemos tenerla siempre presente pero, es necesario antes de aplaudir una nueva aventura, buscar la respuesta clara y acertada a una pregunta: Qué es lo que debemos y podemos hacer allí...?



Los cascos anchos y chatos de las lentas lanchas del lago . . .

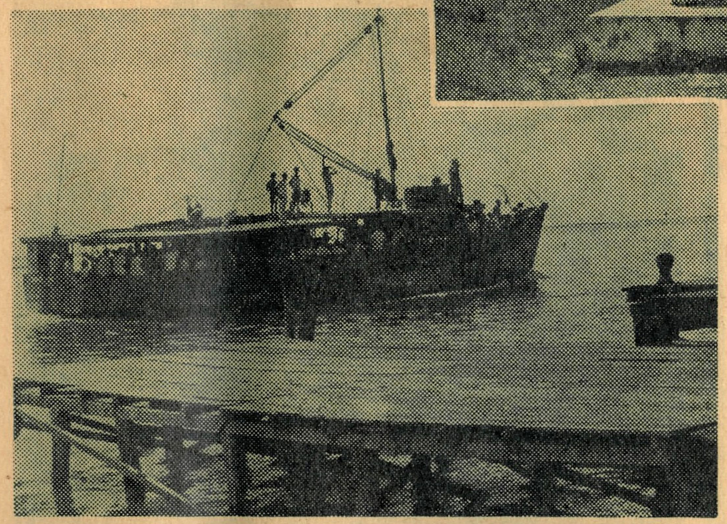
10.–NAVEGACION ACTUAL Y TENENCIA DE LA TIERRA

De Granada a San Carlos son catorce horas en lancha.

Unas lanchas que los carpinteros de ribera de Ometepe aprendieron a hacer de sus padres, (también carpinteros de ribera) los cuales tuvieron la misma escuela en los suyos, y así, estos de otros, hasta llegar a algún español venido de Cádiz, del puerto de Palos de Moguer como Colón, o quién sabe de dónde. Primero esas lanchas tenían vela, y por razones del lago que es seco en los puertos, y agitado por las olas en sus partes profundas, compensaron con su "gordura" la falta de quilla profunda, imposible de agregárseles, por exigir su utilización, poco calado. Son pues chatas. Las mismas lanchas ahora, tienen motores diésel, toldos para el sol y la lluvia, y sus armadores son generalmente al mismo tiempo, patronos, capitanes y mecánicos.

——oOo——

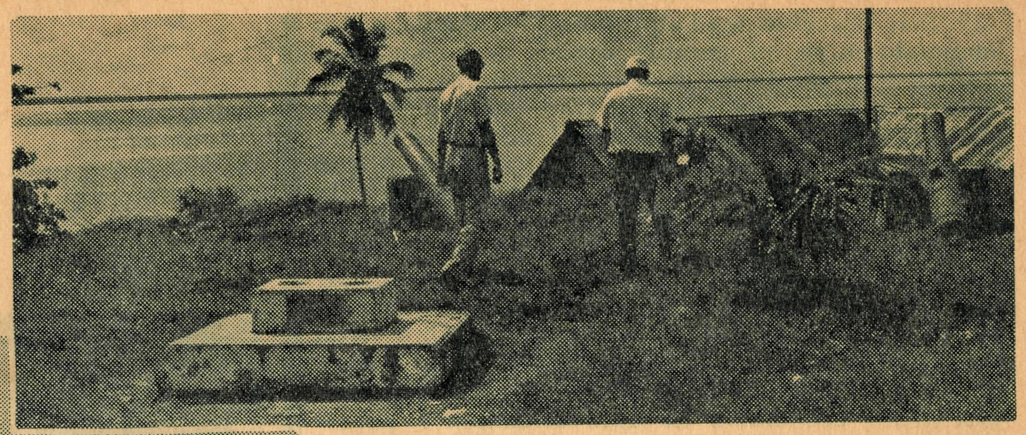
Catorce horas de viaje sobre el lago, son un suplicio y un peligro, pero quienes pretenden viajar de Granada a San Carlos, deben afrontar ambos, excepción hecha de cuando hay "vapor" que es pocos días al año, pues a pesar de ostentar el que existe, los títulos y nombres del gobernante eternizado en el mando, siempre está descompuesto, y cuando lo arreglan, en vez de tardar catorce horas como las lanchas, tarda doce.



Hay pioneros que trabajan las márgenes del río.

Sobre las olas del Gran Lago, al salir de Granada, va uno en territorio nacional, es decir, donde no hay tierras ni fincas de nadie, en el agua, pero al solo vislumbrar Chontales, después de las "islas de afuera", comienzan las buenas fincas de ganado, desconectadas de la navegación comercial; algunas, de unos pocos ganaderos de oriente, y la mayoría de un solo latifundista.

Altamira, La Roosevelt, (10.000 hectáreas), Qumichapa, San Bartolo, San Bernardo, El Rosario, Animas (más de 100.000), Copelillo, Morrillo, Palo de Arco, San Francisco, El Refugio, Las Tablillas y San Juan (otras 100.000 hectáreas, todas del mismo señor), y se llega a San Carlos.



UN FUERTE ESPAÑOL: — Restos del fuerte que defendía el puerto de San Carlos. Pueden verse los cañones que enfocan a la boca del río.

De allí, río abajo, sólo navegan lanchas planas que transportan plátanos, madera y más plátanos, y sobre las riberas, continúa la lista: Palo de Arco, San Pancho, Melchora, Machuca, y más y más, casi todas abandonadas, improductivas, cubiertas de monte, adornadas de gamalotes, y naturalmente del mismo señor. Todo esto es el patrimonio de los actuales gobernantes, en esa región desconectada al tránsito comercial, abandonada y descalza, sin transportes públicos, pero visitada por los transportes privados, del dueño de todas las hectáreas.

Antes esas fincas eran de otros nicaragüenses que individualmente hacían esfuerzos por cultivarlas y lograban mejoras regulares, y además iban por esos lados el Victoria, y otros barcos y habían mandadores en el verdadero sentido de la palabra; eran potreros que aportaban algo a la economía nacional, en tanto que hoy son tacotales y montañas, administradas por extranjeros o por guardias nacionales, que podrán ser buenos militares, pero no llegan a ser regulares administradores.

Son parcelas feudo-militares, en donde a los mandadores se les nombró Jueces de Mesta, y a tenientes y capitanes se convirtió en administradores, cruzando de finca a finca el telégrafo y sustituyendo una estructura rural, en donde el mediano capital estaba impulsando el desarrollo, por una figura distinta y menos provechosa para la nación.

Se implantó allí —y así es también en otras partes de Nicaragua— una estructura para-militar sin intención de desarrollar un concepto castrense, en el sentido académico de la palabra, sino para servir a una estructura feudal. Se instaló un aparato militaroide feudal, para servir a una estructura económica de aprovechamiento personal.

——oOo——

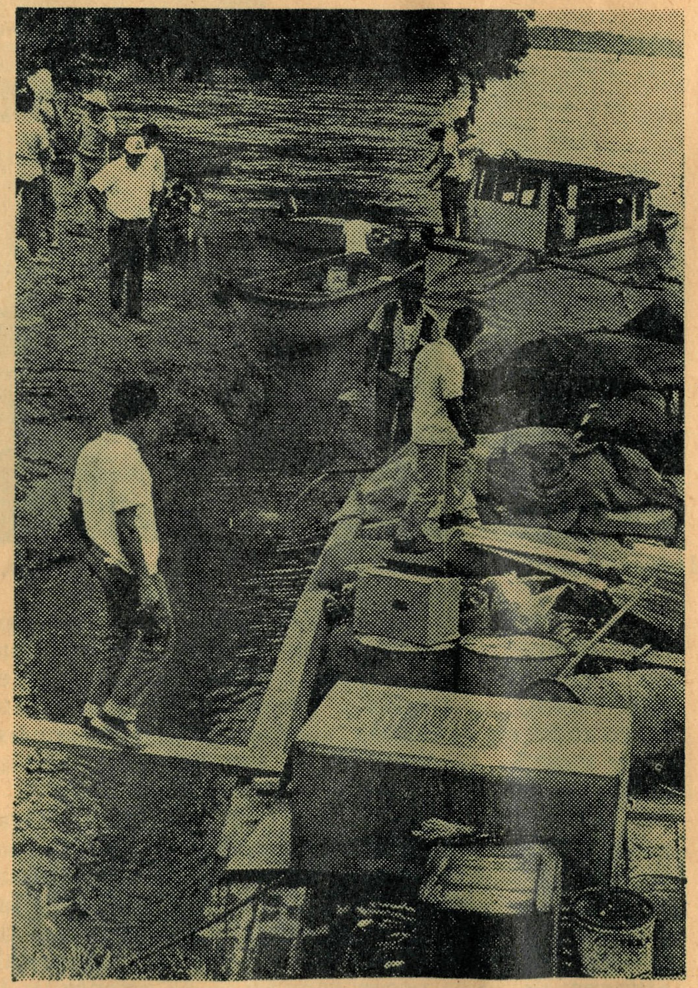
Lo anterior pareciera una disgresión en la serie de estos artículos, pero no es así, porque si uno trata de describir el curso que sigue nuestra geografía en el eje fluvial de Nicaragua, (que además está íntimamente ligada a la historia del país y a su acontecer diario), se encuentran necesariamente, con este abultado fenómeno producto de los últimos cuarenta años, y es forzoso referirse a él, y presentarlo con claridad porque el traspaso de las tierras del mediano capitalista, finquero de antes, a manos de un aparato feudo-militarista manejado por el Jefe de Estado en su provecho personal, incide también como una causa, en el atraso de la región.

Ese fenómeno totalizador, en cierta forma ha limitado el interés público estatal sobre la zona, dejándola a cargo de un interés particular, que como radica en la persona del Jefe de Estado. permite a éste utilizar el poder de la nación para desarrollar su propia hacienda, pero en una forma tan exclusiva, que no alcanza a los demás.

——oOo——

El panorama de un lago desolado, lleno de pobrezas y escaso de trabajo, a pesar de que representa un potencial de riqueza aprovechable, se extiende desde Granada a San Carlos, y de allí, dando saltos por los raudales, mansos en Enero como decía Nelson, y bravos en Abril, llega hasta nuestra puerta Atlántica.

Habrá alguna manera de volver a retomar el hilo de la historia, y hacer de todo eso, un instrumento provechoso, para el bienestar común de los nicaragüenses....?



La lancha tica en "el delta". Hasta las escobas están bien ordenadas, y lleva surtido abundante de mercadería.

11.–NICARAGUA, SIN UNA POLITICA DE FRONTERAS

Antes de todo entiéndasenos bien:

Al decir que Nicaragua es un país sin una "política de fronteras", estamos pidiendo tácitamente que se adopte alguna, lo cual bajo ningún punto significa una actitud cerrada, chauvinista, y ultranacionalista.

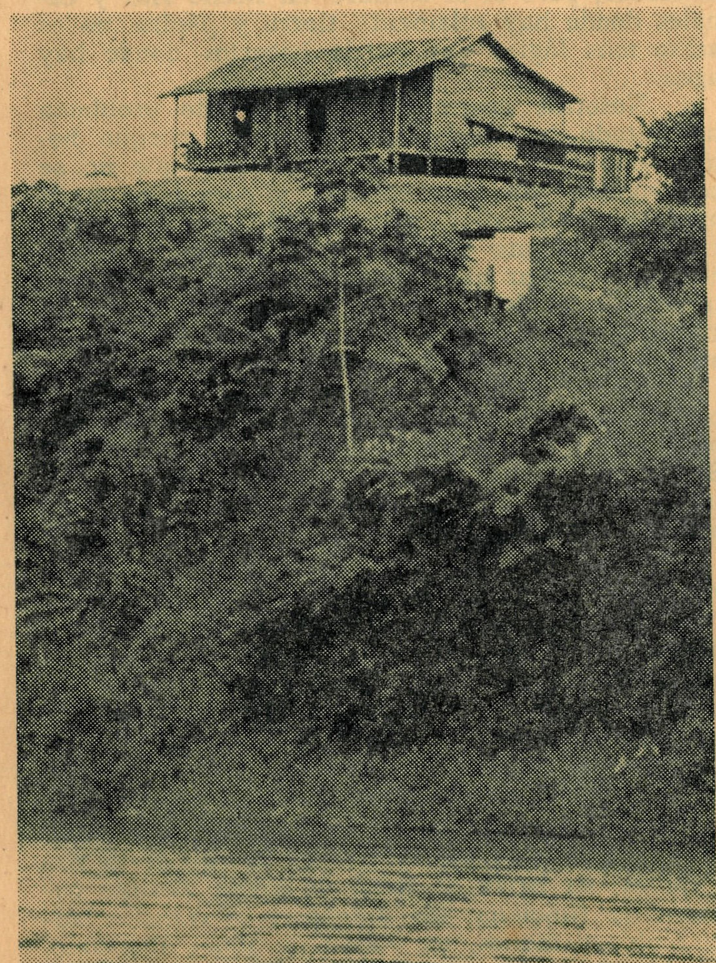
Queremos solamente hacer ver el abandono en que están muchas regiones apartadas, y especialmente la del río San Juan, que es una parte fronteriza, y nos proponemos utilizar el término "frontera", no solamente en el sentido geo-político que usualmente tiene, sino como una fórmula figurativa para el aspecto social y económico, que atañe a una población abandonada de la administración central, y olvidada por los sectores de poder económico, con rarísimas excepciones.

Aclarado, de ese modo el uso del concepto "frontera", debemos declarar enfáticamente que toda la región bañada por las aguas del río San Juan, representa una unidad geográfica, en la cual a pesar de q' nuestra vecina Costa Rica, tiene un límite mínimo en extensión y escaso en derechos, puesto que jurídicamente ni siquiera comparte en soberanía y propiedad las aguas del río, sino una ribera en cierta parte de su curso, atiende con más interés la zona, que Nicaragua.

Es verdaderamente increíble lo siguiente:

En el lugar llamado "el delta", es decir, donde el río se divide, y sus aguas toman, unas el curso propio del San Juan hasta el Atlántico, y otras el curso del río Colorado, hacia la barra de ese nombre en Costa Rica, existe como es natural una aduana nicaragüense.

Allí nos detuvimos, y observamos el trajinar de una lancha plana costarricense, repleta de todos los productos que puede consumir una población: azúcar, potería, harina, escobas, jalea, ropa, etc., atracada, desembarcando sus mercaderías para surtir a los aduaneros, y los guardias



Sobre la loma, en Sarapiquí, el cuartel de Nicaragua.

nacionales nicaragüenses, únicos habitantes del llamado "delta".

La lancha en cuestión venía de Sarapiquí, Costa Rica, con productos costarricenses y navegaba hacia Barra de Colorado, Costa Rica, pasando por Nicaragua para dejar aquí parte de su mercadería, lo cual naturalmente no tiene en sí mismo nada de malo, pero es indicativo de un fenómeno que se repite constantemente a través de todo el río, y es, que la población ribereña casi no vive de Nicaragua, ni para Nicaragua, sino de Costa Rica, y para Costa Rica.

La lancha plana desembarcaba harina a 75 centavos la libra, y azúcar a 50 centavos, y allí mismo, un buen amigo, de San Carlos, Emilio Gómez, nos decía:

Ya no digamos en "el delta", es decir, muchas millas abajo, sino en el propio San Carlos, una libra de azúcar nicaragüense cuesta 80 centavos y una de harina más de un córdoba. Y así, lo mismo el arroz y los frijoles, el café y las escobas o la potería.

Pero eso no es todo.

De ribera a ribera, hay cuatrocientos metros tal vez de distancia física, pero un mundo de diferencia, y los pobladores de la región, en su mayoría nicaragüenses, se van haciendo ticos, porque al hombre, más que la nacionalidad le interesa la civilización.

En el lado nicaragüense de Sarapiquí, existe una casucha para cuartel, sobre una loma por supuesto, y allí está el guardia con su "garand" reluciente, sentado en un taburete, en camisola, pidiendo zarpes y papeles, mientras al otro lado del río, hay una escuela bien pintada y limpia.

A dónde va a ir el ribereño....? Quién buscará para sus hijos el "garand" en vez de la escuela....?

Y existen además de esa razón, otras:

Por ejemplo, en la mitad del río San Juan, donde desemboca el San Carlos, cualquier persona puede irse por este último hacia arriba, y llegar a "Muelle de Arenal", a dos horas de navegación en un bote con motor fuera de borda, y allí tomar un bus a San José de Costa Rica, un bus regular, con itinerario, y siempre disponible hasta las cuatro de la tarde, estando la misma noche en la capital mencionada, circunstancia que no es casual, sino debida a que Costa Rica sí tiene "política de fronteras", como lo demuestra el hecho de que en estos días el Presidente de esa nación llegó a Los Chiles (precisamente cuando nosotros estábamos en San Juan del Norte) para dar por comenzada una carretera entre este poblado y la ruta panamericana.

Esto significa, hechas las comparaciones del caso, que el río se está integrando más a Costa Rica que a Nicaragua.

A ese dato debemos agregar otros, como la curiosa coincidencia de que todos los pueblos de Costa Rica, tierra adentro, sobre los ríos que desembocan en el San Juan, se llaman "muelle" como "Muelle de Arenal", en el San Carlos, y "Muelle de Puerto Viejo", en el Sarapiquí, lo cual significa una hábil intención, de dirigir el esfuerzo nacional hacia esa zona, cosa que no hace Nicaragua.

También en el terreno económico, Costa Rica acude con excepcional prontitud y esmero a su zona fronteriza, y allí no sólo se facilitan más los créditos a quienes se establecen, sino que incluso se busca cómo establecer pobladores.

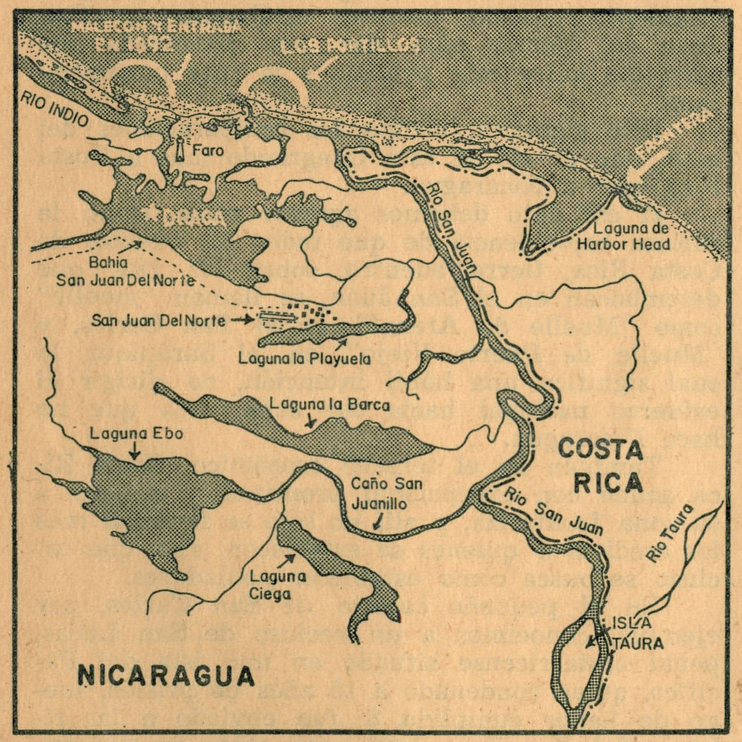
En el pequeño caserío de San Carlos, por ejemplo, conocimos a un recluso de San Lucas, penal costarricense situado en una isla del Pacífico, quien condenado a 15 años de prisión, luego de haber cumplido 8, fue enviado a las riberas del San Juan junto con otros de su condición, a pagar los siete que le faltaban, en completa libertad, y con la única condición de poblar la zona.

El contraste, de tanta atención por una parte, y tanto descuido por la nuestra, invita a repetir hasta el cansancio y en forma de pregunta el tema central de estos artículos:

Por qué hemos dejado descalzos los pies de Nicaragua....?

12.–LOS RAUDALES, EL DELTA Y LA SALIDA AL ATLANTICO

Existen desde luego, numerosos estudios técnicos sobre el río San Juan, sus raudales, su desembocadura y la posibilidad de canalizarlo, pero (al menos que nosotros sepamos) no se ha hecho una divulgación amplia del problema, y por esa razón, advirtiendo que nuestras observaciones carecen en absoluto de toda intención técnica, vamos a describir lo que vimos, mezclándolo con algunas observaciones que oímos en la zona, y con otras que hemos leído.



En el mapa, calcado del que hizo la geodesia, se ve la desembocadura del río San Juan y en territorio nicaragüense todas las lagunas, caños, ríos y bajíos posteriores al delta. Están marcadas la entrada de 1892 (hoy cerrada) y la de Los Portillos, el faro, el pueblo, la bahía y el sitio de la draga, lo mismo que la frontera. El río Colorado no aparece, pero su curso sale hacia la derecha abajo de la isla "Taura".

Para comenzar diremos dos cosas:

Una: que por lo menos durante los meses de invierno, se puede ir desde San Carlos hasta el Atlántico, en el curso del río San Juan, sobre aguas nicaragüenses en una lancha o remolcador de tres pies de calado, pasando los raudales; y la segunda: que el único sitio de la zona del San Juan, por donde han entrado barcos de alta mar, hasta atracar en tierra firme, se llama San Juan del Norte, o Greytown.

Esto último ocurrió como hemos dicho, hace ochenta años, es cierto, pero por las otras desembocaduras del río (barra del Colorado por ejemplo, en territorio tico) jamás ha entrado un barco.

Está escrito desde 1849 (por Squier) que el río San Juan tiene tres desembocaduras: la del San Juan, la del Tauro, y la del Colorado, de las cuales actualmente la primera es nicaragüense y las otras dos costarricenses.

De ellas el mismo escritor y diplomático nos dice algo, que sigue siendo cierto:

El Tauro es un río ínfimo, y el Colorado se lleva la mayor parte de las aguas del San Juan, (dos terceras partes) hacia la barra de su nombre, que aparentemente es amplísima, pero desde tiempos de Squier, era considerada imposible de abrir a la navegación, pues según el dicho de este último, "imposibilita el paso de barcos grandes y no parece que esta desembocadura pueda hacerse franqueable, aun cuando se le practicaran las mejoras posibles, como para fines comerciales o de entrada al río".

Esa razón indudablemente obligó a la apertura de San Juan del Norte, y a su escogencia como puerto Atlántico de Nicaragua aún antes de que por obra del Tratado Cañas-Jerez, muy posterior a 1849, el río Colorado y su barra, se convirtieran en territorio costarricense.

El San Juan por su parte, tiene una extensa gama de posibilidades, porque como puede apreciarse en un mapa detallado de la zona, su margen izquierda deriva en una serie de caños, lagunas y lagunetas, terrenos bajos, etc., que bien estudiados y trabajados con la técnica moderna, pueden habilitarse hasta llegar a ser como antaño, bahía y puerto Atlántico, si es que semejante cosa, conviene a la utilización de nuestro complejo fluvial de los lagos y el desaguadero.

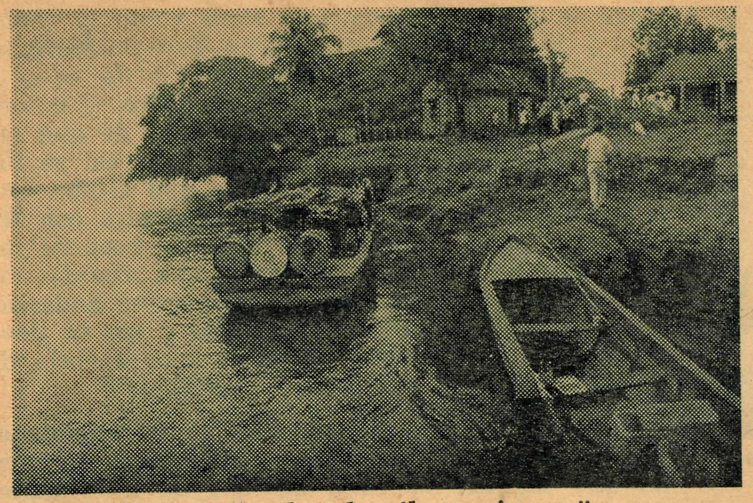
Es verdad que en el verano este último merma considerablemente sus aguas, y que el paso de los raudales se hace difícil y hasta imposible para embarcaciones tan pequeñas como un remolcador, pero si el hombre ha hecho ríos y canales donde hay solamente tierra y piedra, no es acaso más lógico que pueda hacerlos donde hay agua...?

Nosotros creemos que sobre este problema ha faltado la divulgación necesaria, porque hemos oído una cantidad de "historias" que no se compaginan con la realidad, y para citar nada más una, se ha dicho por ejemplo, que los costarricenses en una época echaron a pique un barco, para desviar el curso de las aguas y acrecentar el caudal del Colorado, novela ésta, que para sorpresa nuestra encontramos al revés en Squier, atribuida a los españoles, con estas palabras:

"Se ha dicho que el cauce del Colorado, fue cortado por los españoles de tiempo del Imperio, para impedir que barcos hostiles remontaran el San Juan, lo cual parece absurdo, porque la delta ha existido en una misma condición, sin duda alguna por muchas centurias".

Viendo la inmensidad del río, su fuerte corriente, de donde le viene sin duda el nombre de "desaguadero" (porque en algunas de sus partes parece en verdad más cauce, que río, dando la sensación de que en la zona, acaba de caer un gran aguacero, y la tierra está "desaguando" lo que recibió) uno comprende la falsedad de esas historias, y se inclina a regresar por el camino de la verdad, que siempre duele:

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.



"El Delta" sobre la ribera nicaragüense.

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

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

13.–EL PUEBLO RIBEREÑO Y SUS PROBLEMAS

A lo largo de todo el curso del río San Juan, la población ribereña, vive fundamentalmente de los plátanos, la raicilla, y la pesca.

Esta última es a veces fabulosa, pero peces como el "róbalo" magníficos y muy apreciados, no pueden traerse a los mercados locales por falta de transportes adecuados, lo cual obliga a los pescadores a salarlos, perdiendo así, provecho económico.

Los plátanos, cosechados en todo el río, se llevan a San Carlos en lanchas planas y de allí a Granada y Managua, y la raicilla se vende ya sea al INCEI, o a comerciantes particulares que la exportan.

Ganado hay poco, tres o cuatro fincas grandes, incluyendo el formidable experimento de Santa Fe, y algún campesino con sus clásicas cuatro vaquitas.

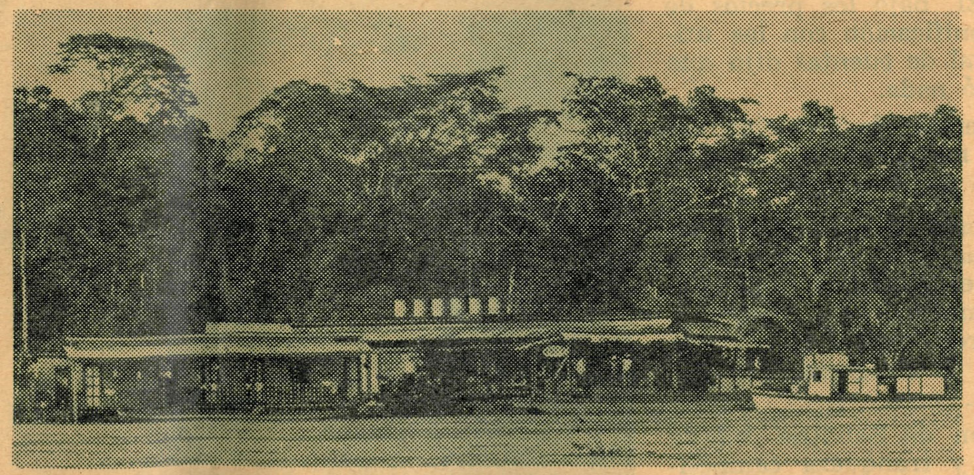
Problemas de tierra, centenares; porque el Instituto Agrario nunca se ha preocupado de resolverlos, y los políticos somocistas usando nombre y papel de esa institución, han dado "títulos", que por supuesto ni la forma tienen de tales, regalando hectáreas que son de otros propietarios, y causando con eso, no solamente una grave confusión, sino el atraso de la zona, y fricciones a veces graves, entre sus habitantes.

Una típica ribereña, Irma Aragón de Sandino, de El Castillo dice por ejemplo:

"Yo y mi marido tenemos de poseer esas tierras 24 años, y cuando vino el Instituto Agrario, dijo el ingeniero frotándose la barriga: no hemos venido a "despropiar" a nadie, sino a medirle a cada quien su parcela conforme, y entonces, después de que se fueron, apareció de dueño un se-



BARCOS HUNDIDOS: — En la foto puede apreciarse sobre la orilla el costillar de un barco hundido. Esto es en El Castillo, y los hay también en San Carlos, en el Raudal de Machuca y desde luego en San Juan del Norte, donde existe un verdadero panteón de buques.



EL PUEBLO DE SABALOS: — Este es el pueblecito de Sábalos, estación obligatoria antes de llegar a El Castillo.



El Castillo como era antes.

ñor Sandino porque dice que el Instituto Agrario le dio el terreno, y nosotros hemos quedado en la calle".

Y así, uno y otro, porque la verdad es que se ha abusado con el nombre del IAN, y este último, en esa zona por lo menos, ha contribuido a la confusión, por falta de verdadero interés en arreglar las cosas.

De la raicilla, (producto principal en las riberas del San Juan, desde que un inglés, el Sr. Kinloch, descubrió la forma de cultivar esa yerba), dicen los habitantes estar desilusionados. Hace cuatro años la libra se vendía a 72 córdobas, y ahora la compran a 32. El cultivo es arduo, tiene las mismas plagas del café, y la cosecha se produce a los dos años, comenzando la "hortaliza", a comienzos de junio.

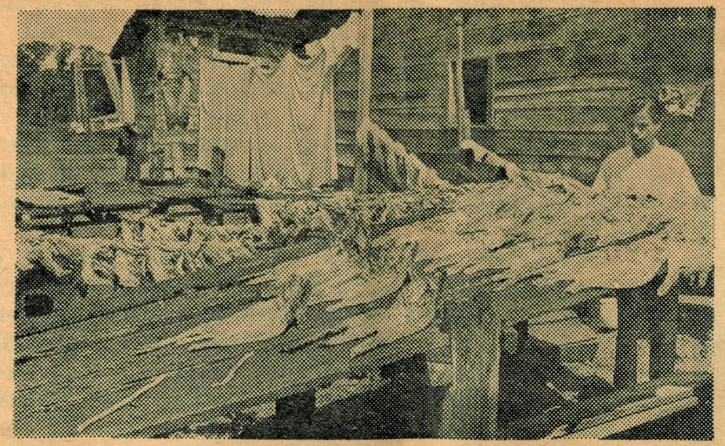
El problema de los raicilleros, es que deben de esperar 48 meses para ver los resultados de su siembra, y los préstamos bancarios se dan sin los adecuados plazos de gracia y son, para la primera siembra, muy bajos en el monto de la habilitación (30.000 córdobas). Para esos programas no hay asistencia técnica de ninguna especie, y aunque existe gente dedicada que no se queja de la raicilla, la mayor parte de quienes se han metido a la aventura, dicen haber salido mal parados, sobre todo porque el INCEI, bajó los precios de compra, anunciando una bonificación con las utilidades del negocio, y al final de cuentas dijo que había perdido y no repartió nada.

Encima de esos problemas, la situación del pueblo que vive sobre las márgenes del río San Juan, es una de las peores de Nicaragua.

Cuando hay escuela, (como en El Castillo) los maestros dan clases dos días y se van después a otro lado. La pobreza y el abandono impresionan; la falta de atención médica, es pavorosa, y ya ni siquiera recorre con regularidad el río, una lancha de la Alianza para el Progreso, que curaba a los más necesitados.

La misma Irma Aragón de Sandino, señora que habla con desparpajo y franqueza campesina, nos cuenta:

"Vea, yo tenía esta señora que es mi mamá, imposibilitada de una causa aquí en la canilla,



Salando róbalos que no pueden venderse frescos por falta de transportes.



Así se seca la valiosa raicilla en las calles de San Carlos.

como se la puedo mostrar. Mire cómo la tenía, vea, y le dije a él cuando vino Urcuyo Maliaño, le supliqué que si me hacía el favor de venir a ver a esta señora, porque yo soy pobre, y entonces él mandó a otro doctor y me dijo, de que eso de la señora no se iba a curar y que así se iba a morir, principiando porque era que estaba vieja, que por eso no se curaba; pero aun con todo, yo la pasé a San Carlos y en el hospital me preguntaron que para qué la llevaba, cuando iba en perfecto estado de salud, porque iba andando. Y entonces hice un gran sacrificio y me la llevé a Rivas, y allí se curó, se curó, pero a costa de muchos centavos y muchos sacrificios".

Y así, niños sin porvenir, gentes abandonadas, y llenas sin embargo de esperanzas, creyendo que alguien se va a acordar de ellos algún día, y de que existe esa zona, cuya integración al resto del país, sería un gran beneficio para éste.

Maestros que dan dos o tres días de clase, y se van hasta Chinandega; pesca fabulosa de róbalos (hasta 500 en una mañana) que se salan y se guardan para venderlos "regalados" cuando haya oportunidad; magníficas tierras de cultivo, bloqueadas por feudos, o enredadas en una seudotitulación hecha para favorecer a paniaguados y vivos; sin médicos, transportándose únicamente en sus largos botes de caoba labrada, y recordando, siempre recordando, aquellos días en que los vapores subían y bajaban por el río, y se sentía en El Castillo por ejemplo, desde que pitaba el barco, un olor a cecina —dicen allí— que despertaba el apetito.

La población es descalza, como el río, pobre de solemnidad, pero llena de ánimos y de vida, y poco a poco, ellos, olvidados de nosotros, que ya los habíamos olvidado, van recostándose sobre la frontera, hacia el lado tico, donde los acogen bien, y tienen mejores perspectivas de trabajo y progreso.

Lo único que los salva de tantas penurias, es que precisamente por el abandono en que están, son libres de irse, a donde les dé la gana.

Pero esto es bien poco, desde luego, en aquella zona, donde casi no hay nada!





El "Mercado" de San Carlos. Todos los martes la calle principal de aquel puerto se llena de viandantes y "comerciantes" que ponen allí sus improvisados toldos. El martes es el único día que llegan las lanchas grandes de Granada.

Un aspecto de la entrada del "mercado", frente a los "muelles" donde desembarcan las "comerciantas".

14.–LAS "COMERCIANTAS" DE LEON Y GRANADA

El Río Viejo es afluente del lago de Managua, y nace en Jinotega, ya lo dijimos.

El lago de Managua alimenta en cierto modo al Gran Lago, y éste desagua en el San Juan.

Los ríos Sarapiquí, y San Carlos, nacen ambos cerca del volcán Cartago, en Costa Rica, y caen al curso bajo del río San Juan.



Todos los martes, con las lanchas, estas pioneras llegan a San Carlos.

Este pues, recoge en parte la vida que nace tanto en el norte de Nicaragua, como en el centro de Costa Rica, y por lo que respecta a nosotros los nicaragüenses, no se justifica el desprecio que hoy está sufriendo.

Pero no sólo las aguas del centro y norte de Nicaragua van hasta el desaguadero, sino ciertas gentes esforzadas, pioneras, mujeres de pelo en pecho, a quienes en nuestro medio se llaman "comerciantas".

Ellas merecen un capítulo aparte en este reportaje sobre el río, porque su esfuerzo mantie-

ne por lo menos medio viva esa zona, y así, todos los martes que llegan las lanchas del lago, inundan la calle principal de San Carlos con sus cosas: batas, camisas, zapatos, botas, panas, paniquines, medias, tomates, cebollas, frutas, etc., y pregonan el "vaho granadino", o las rosquillas de Nandaime, o platos y cosas de León o Matagalpa.

Víctimas de un sistema de transporte semicolonial, cansadas, curtidas por el sol, pero siempre optimistas, estas mujeres son acreedoras a una especial muestra de respeto, que hoy les tributamos, hecho lo cual, advertimos, que aunque las hay de muchas partes de Nicaragua, presentamos una de León y otra de Granada, porque son los extremos históricos en que se asentó la fundación de nuestro país.

Ellas sostuvieron con un compañero de viaje, este diálogo:

LA LEONESA

A la pregunta de cómo se llama, responde:
—Ana Manuela Ruiz.
—Y de qué lugar de Nicaragua, sos vos?
—Soy de León.
—Y venís aquí a San Carlos, cada cuánto?
—Casi permanente.
—Ah, vos venís aquí siempre?, y qué es lo que vendés aquí?.
—Ropa, ropa, y loza.
—Y todos esos platos y esas cosas son tuyos también?
—Sí, todo eso.
—Y los días que no vienen lanchas tenés la venta en otro lado?
—Aquí me mantengo casi. Casi permanezco.
—Ve, y cuando llueve, cómo hacés?
—Ideay! Me caé el agua cuando llueve!
—Pero ... el techito ese, te protege la mercadería que se puede dañar con la lluvia?
—Solamente la ropa, pero la loza se remoja toda.
—Se lava pues, ya la vendés lavada la loza.
—Eso es, lavada se vende!

LA GRANADINA

—Cómo se llama Ud., señora?
—Berta Talavera. Y Ud. de dónde es?
—Yo soy de Managua, nacida en Granada sí. Y Ud. vive aquí en San Carlos?
—No, venimos a comerciar.
—Y de dónde es Ud.?
—De Nandaime.
—Pero reside en Nandaime?
—No, nací en Nandaime y viví en Nandaime, verdad, ahora vivo en Granada, en la Calle de María Auxiliadora.
—Y cada cuánto viene aquí a San Carlos?
—Cada ocho días.
—Ud. salió ayer de Granada a las cinco de la tarde?
—No, a las tres y media; a las cuatro.
—Y a qué horas llegó aquí a San Carlos?
—Venimos como a las cinco de la mañana.
—Pudo dormir allí en el viaje?
—Sí, bien, bien. Es una lancha muy buena esa que nosotros andamos, la Alianza, de los Lorío.
—Sí, es muy buena lancha, yo la conozco. Y Ud. qué vende?
—Comerciantas somos.
—Sí, pero por favor descríbame, porque en la grabadora no se ve, sino que se oye.
—A j á.
—Cebollas, tomates, qué es lo que vende?
—De todo. Todo vendemos nosotras.
—Y más o menos cuánto hace Ud. cada vez que viene aquí a San Carlos?
—Cada ocho días, yo me monto lunes, venimos martes aquí, y miércoles nos vamos y navegamos.
—Y durante los días que permanece en Granada, cuál es su actividad allí en Granada?
—Vivo enfrente del Colegio, Calle María Auxiliadora, casa de Berta Talavera.
—Sí, pero vende las mismas cosas allá en Granada?
—No.
—Sólo espera que venga la semana para venir aquí?
—Vamos a Managua a comprar, y después venimos.
—Y más o menos como cuánto vende aquí en San Carlos?
—Pues cuatrocientos, quinientos, eso es lo que traemos. Sí, no traemos mucho porque esto está malo. Horrible está esto, si no se halla ni para dónde coger, verdad?
—Y hace cuánto tiempo fue la primera vez que vino aquí por San Carlos?
—Yo tengo como treinta años de trabajar para San Carlos.
—Y hace 30 años vendía mucho más?
—Ah, claro! Mucho más, entonces era aquí todo esto de comerciantas viejas; de todas estas yo soy la más vieja, verdad?
—Y no abandona, San Carlos?
—No me hallo, no me hallo. Es que yo con San Carlos hice mis dos casitas que tengo en Granada, y entonces yo no puedo olvidar San Carlos jamás. Ya estoy vieja, pues ya ve!
—No, pero se ve muy bien!
—Ideay, pues claro que así es! Nosotras no nos desvelamos, aunque cuando hay mala navegación, sí, y se descompone la lancha y tienen que irnos a traer, y pasamos hambre y pasamos todo, eso sí.
—Y cuando llueve aquí en San Carlos, cómo hacen?
—Todo se moja y nosotros allí nos remojamos.
—Se vende lavada la verdura pues?
—Lavada, sí, qué barbaridad, ni siquiera nos han hecho un mercado.
—Sí, yo desde que conozco San Carlos es el mercado aquí, los martes, cuando vienen las lanchas. Dígame otra cosa. Y hace 30 años, Ud. en qué viajaba?
—En el Victoria. En el vapor Victoria, o la Rafaela Herrera. Cuando había Victoria, después caminamos en la Xolotlán, la 5 Estrellas y todas esas embarcaciones.
—Y hace 30 años, Ud. cree que era más cómodo viajar en el lago que hoy en día?
—Ah sí! para nosotras es mejor el lago que esas carreteras.

—o—

"Comerciantas somos" dicen ellas, mujeres pioneras, fuertes, llenas de energía y vida, cubiertas de sudor o de lluvia, de mentes simples, limpias de espíritu, que vivieron días mejores, y ven ahora retroceder el tiempo, esperando el esfuerzo de los demás nicaragüenses, que continúan de espaldas, a esa zona tan propia de nuestra geografía.



15.–CONCLUSION OBLIGADA

De los artículos publicados bajo el título: "LOS PIES DESCALZOS DE NICARAGUA", me han dicho varias cosas:

En términos generales, han despertado interés y curiosidad, porque enfocan un aspecto poco conocido de nuestra Patria, aun por aquellos que se precian de ser investigadores, curiosos, o viajeros de "tierra adentro".

Los artículos —me han dicho— hilvanan geografía e historia, y de salto en salto, nos traen hasta el presente, siempre navegando por los lagos y el río, para desembocar en un cuadro de triste abandono y pobreza, no solamente económica, sino pobreza de iniciativas y de imaginación.

Repiten mucho —es otra de las observaciones— por lo cual no pido disculpas, pues han sido escritos con repeticiones intencionales, para que un tema tan importante despierte conciencia, si no por la forma en que se expone, al menos por el constante regreso al problema mismo, cosa que quizá se logre repitiendo y repitiendo las incidencias más fundamentales.

Pero bien, apartando eso, y llegando al capítulo de las conclusiones, indispensable, porque, tanto dato y descripción y cita —repetidos o no— deben de concluir en algo, me ha parecido lo más oportuno decir dos cosas:

Una: Que es necesario plantear el renacimiento de una preocupación nacional, para todos los tiempos, todos los gobiernos y todas las generaciones de nicaragüenses, sobre esa parte de la geografía patria, cuna y base de nuestro ser como nación; y otra, que no es a mí a quien corresponde definir concretamente, cómo, cuándo y en qué circunstancias debe el país entero aprovechar su eje geográfico, porque tal empresa debe forzosamente ser, el producto de una contribución nacional, en la cual tengan participación, todos los sectores del país.

A mí me basta con haber puesto una vez más el dedo en la llaga. Con haber removido el recuerdo de lo que fue aquello; con haber levantado una punta del telón, detrás del cual está el enorme reto que para todos los nicaragüenses significa el Atlántico, con sus misterios y riquezas escondidas, y listas para desempeñar un papel formidable en el futuro desarrollo de Nicaragua.

No me cansaré de pregonar que a mi juicio, los lagos, el río y el mar Atlántico, forman un extraordinario complejo geográfico q' produjo a Nicaragua, que dio vida a centenares de empresas importantes en los siglos pasados, y que puede y debe motivar otras nuevas obras, esta vez perennes, para beneficio común de todos.

Entrar en más detalles, sobre esto, ni es mi intención, ni viene al caso ahora, porque sólo trato con estos artículos (como dije desde un comienzo) de formar conciencia sobre una situación, cosa importantísima, pues si se logra, vendrá por añadidura lo demás, caminando sobre el impulso y los conocimientos de nicaragüenses capaces y bien intencionados, que los hay todavía, en nuestro pequeño mundo.

Yo me concreto a enseñar los pies de Nicaragua, hoy descalzos; a hacer ver que la base de sustentación geográfica, histórica y aun sociopolítica de nuestra nación está allí, en la planta desnuda de un lago cuyos ríos, como dedos ramificados en todas direcciones, esperan el calzado necesario, para integrar una estructura firme, que sirva para la marcha hacia destinos mejores. Si vamos a calzarnos con "las botas de andar siete leguas" (y esto también es repeticion necesaria), o nos contentaremos simplemente con medianos zapatos de canalizaciones, o caites de navegación regular y modesta, es cosa que deberá definirse, pero una vez decidida la necesidad nacional, de regresar con ímpetu renovador hacia esa zona abandonada.

Y no se trata simplemente de hacer llegar el esfuerzo común de toda la nación hasta allá porque hay campesinos sin trabajo, madres pobres careciendo de todo, niños nicaragüenses enfermos, desnutridos y sin instrucción, o tierras fértiles y ricas para hacer nuevas explotaciones. No, porque eso también ocurre en muchos sitios del país.

Se trata de comprender que el Gran Lago y el río San Juan, con el Río Tipitapa, el lago Xolotlán, Managua, el Río Viejo, (que nace en Jinotega) Mateare, Nagarote, La Paz Centro León, El Realejo, Corinto, y el Golfo de Fonseca así como La Virgen, Rivas, etc., etc., es decir, todo lo que forma el complejo fluvial de Nicaragua representa el alma de esta nación, y así, en esos sitios han ocurrido las principales batallas por la supervivencia de nuestro pueblo como unidad sociológica, batallas económicas y militares, ya que ese complejo fluvial ligando el norte con el sur, y el este con el oeste, forma un misterioso criptograma, cuya interpretación resulta en una sola palabra: NICARAGUA!

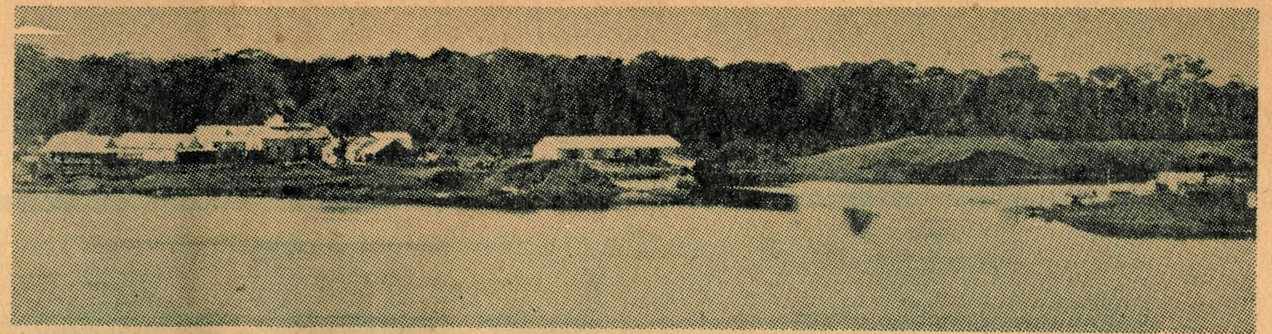
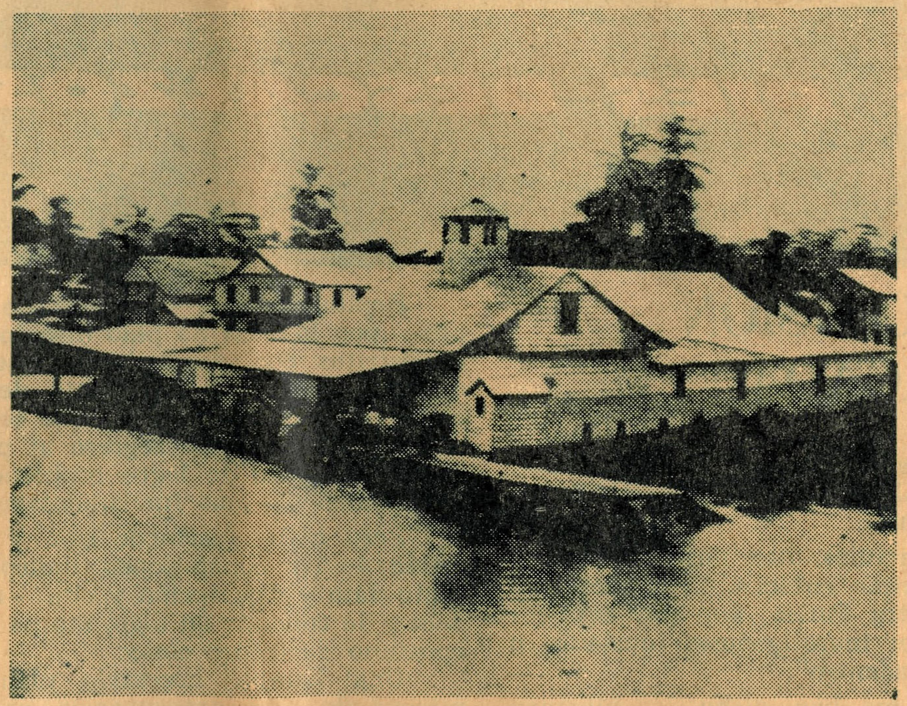
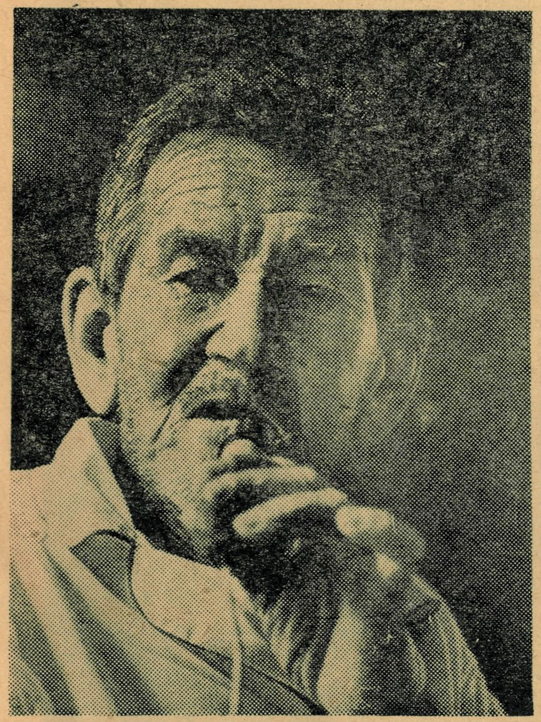


Foto de la Entrada del Canal de Nicaragua.



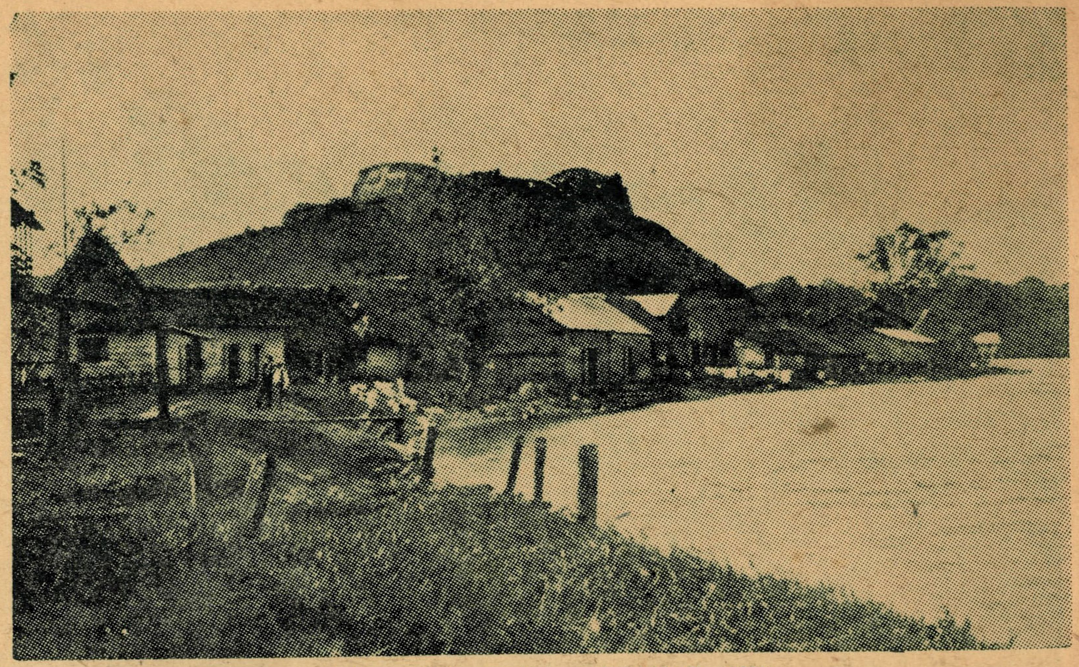
Muelle y bodega de una de las compañías que operaban el tránsito en San Juan del Norte.



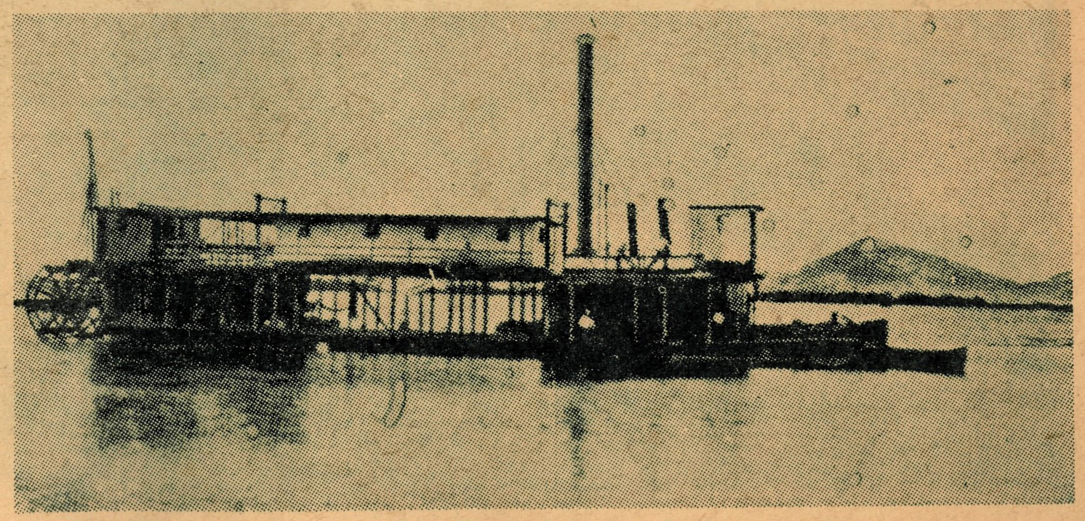
Don Chale Gross.



Doña Angélica de Mongrío una de los últimos testigos que vio la importancia de San Juan del Norte.



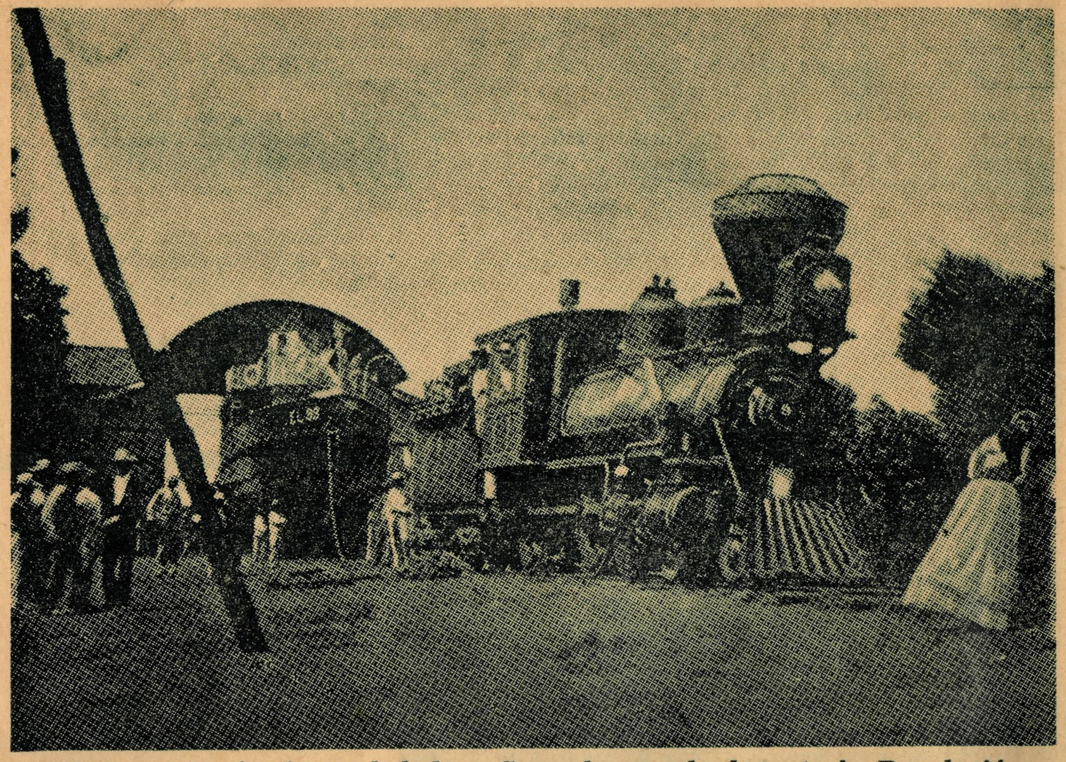
Una vista antigua de El Castillo



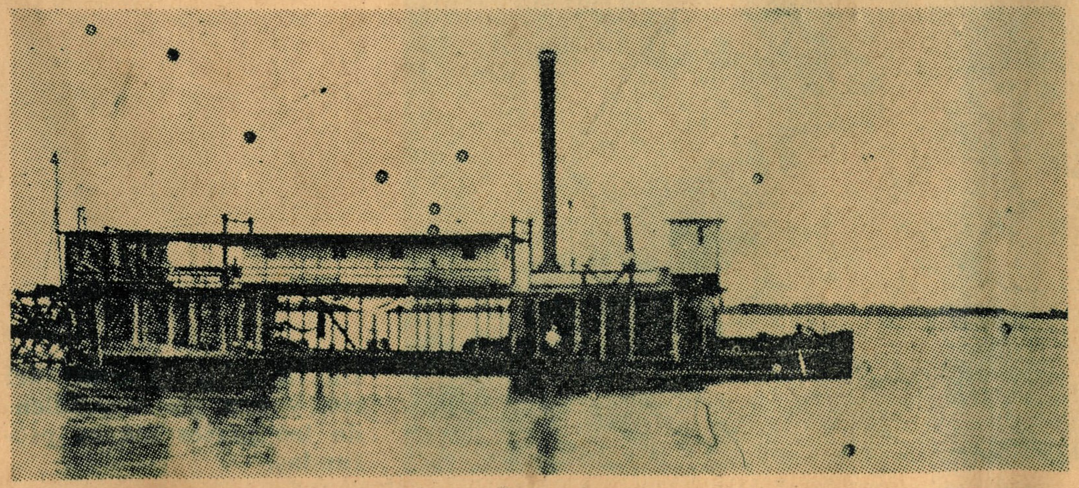
Vapor Irma.



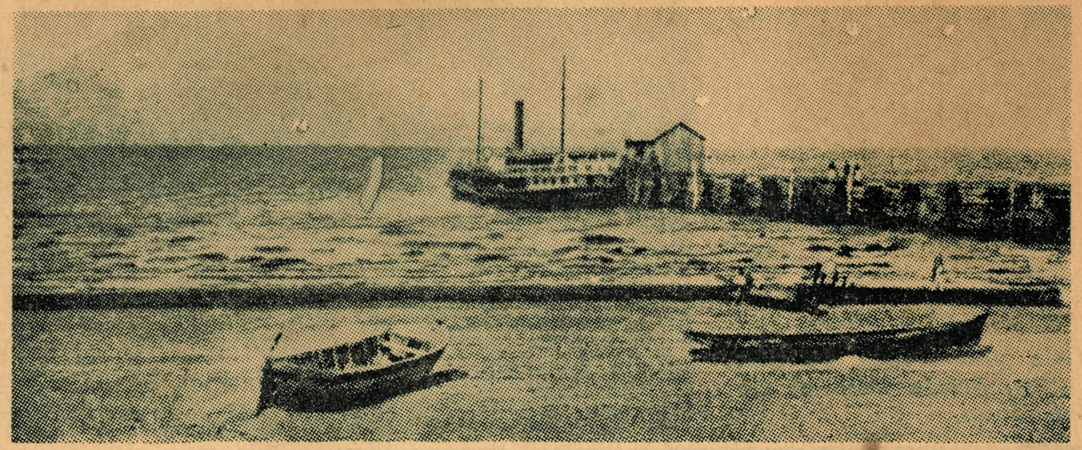
El islote de La Bartola, o San Bartolomé, donde Horacio Nelson dice "haberse cubierto de gloria".



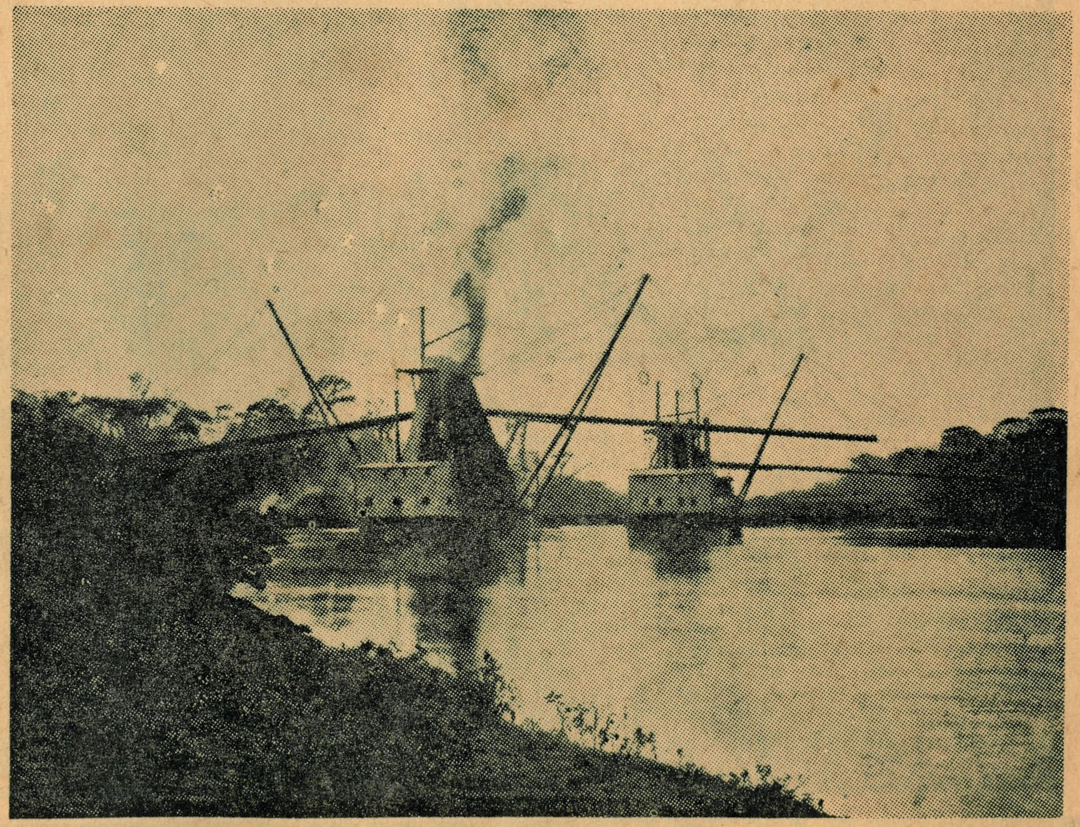
El Vapor 93 siendo trasladado a Granada cuando durante la Revolución del lago, el General Emiliano Chamorro se apoderó del Victoria.



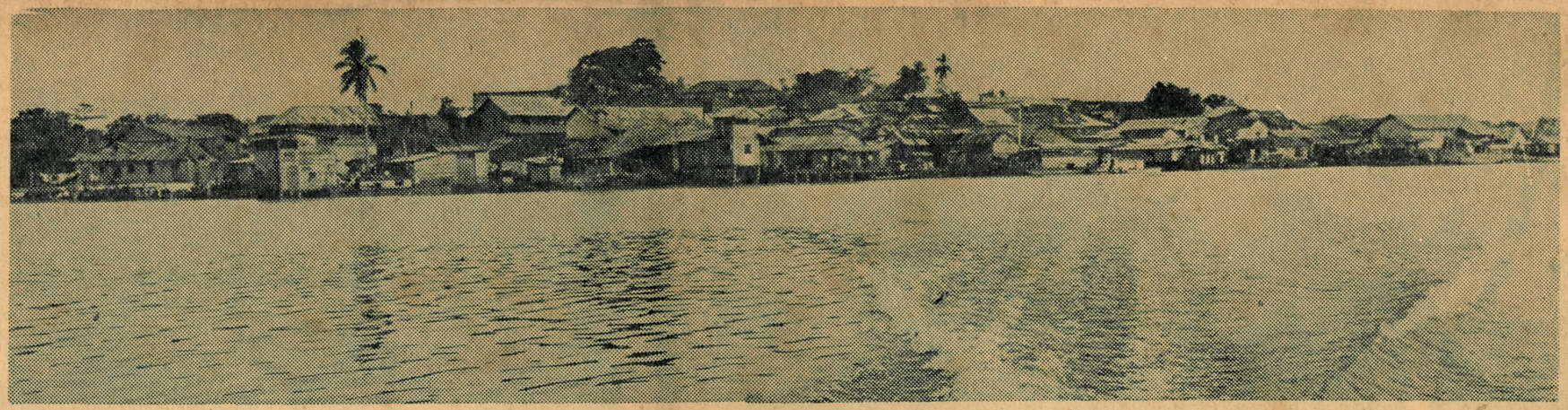
Vapor Managua.



El vapor Victoria atracado en el Muelle de Granada.



Las dragas haciendo el canal.

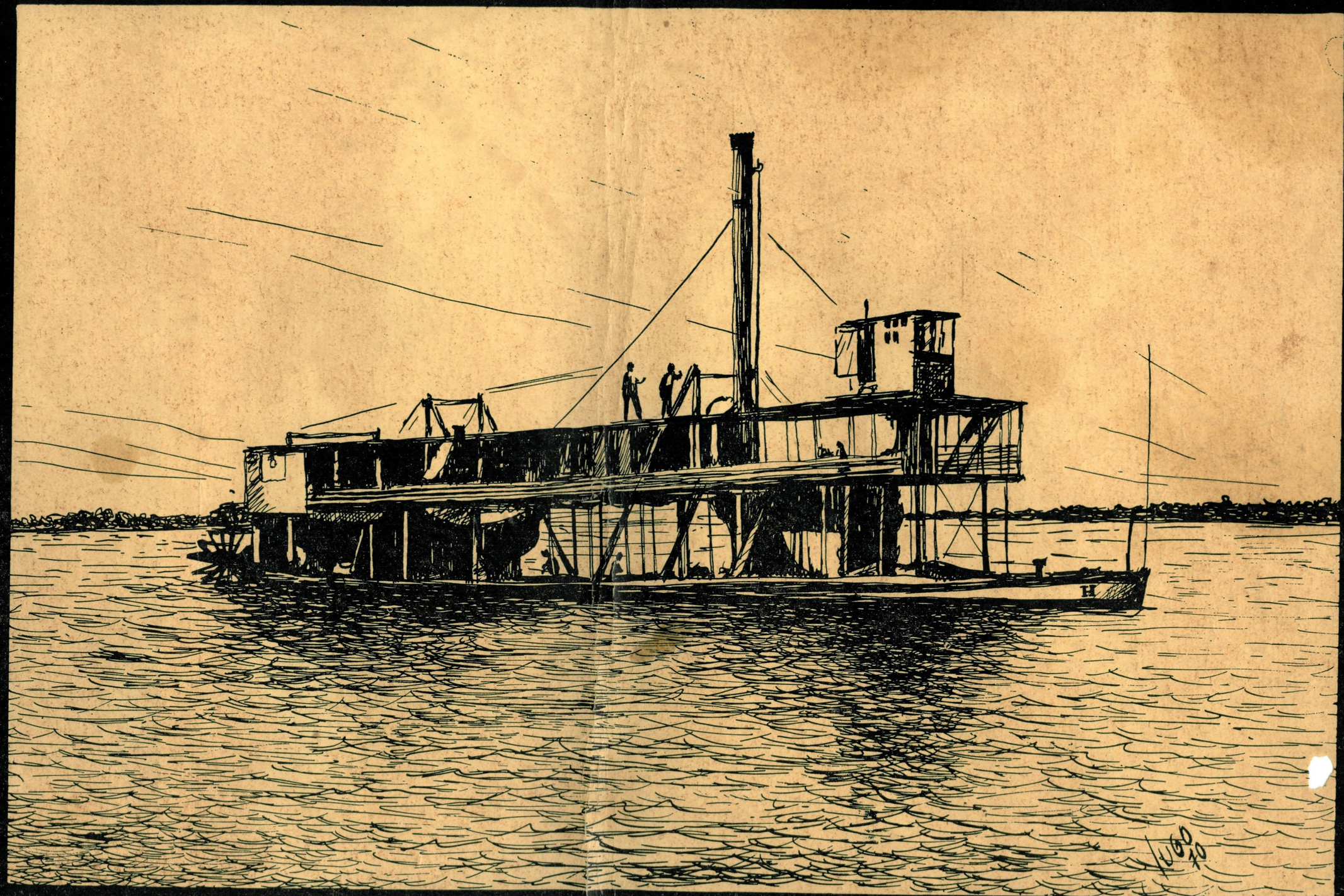


Vista panorámica de San Carlos, donde nace el río San Juan.



Un aspecto general del río, y una plana evadiendo las partes menos profundas.

B "4 o/s x 3"
portada



Vapor Hollembeck.


N
O
E
S
LAGO DE NICARAGUA
SAN CARLOS
RIO MELCHORA
RIO PALO DE ARQUITO
LAS BRISAS
LOS CHILES
CAÑO BOCANEGRA
CAÑO EL ROBLE
RIO SABALOS
CAÑO SANTA CRUZ
RIO STA. CRUZ
RAUDAL EL CASTILLO
CASTILLO
RAUDAL TORO
RAUDAL MICA
RIO BARTOLA
RAUDAL PATRICIA
RAUDAL DIAMANTE
RAUDA MACHU
COSTA RICA