

ISTORIA

Editor provisional:

José Mejía Lacayo

jtmejia@gmail.com

Celular: (504) 9123314 (USA)



Revisores:

Aldo Díaz-Lacayo: aldilaeditor@yahoo.com

Historiador, graduado Univ. Iberoamericana, México; miembro de la Junta Directiva de la Academia de Geografía e Historia de Nicaragua

Finn Aage Jørgensen: finnaagejoergensen@gmail.com

Historiador, graduado Univ. Danmarks Lærerhøjskole, profesor jubilado, dueño de la mejor colección de libros de historia de Nicaragua en Dinamarca



**Cabeza de la estatua de
Pedrarias erigida en
Panamá.**

Esta sección intenta publicar una imagen balanceada de Nicaragua y sus culturas plurilingües y multiétnicas, pero a diferencia de las secciones sobre las regiones Costa Caribe y Las Segovias, bajo esta Sección de Historia vamos a publicar sólo ensayos de importancia nacional, que se suelen producir en la región el Pacífico.

Intentamos corregir la historia tradicional que se ha basado en los hechos político-militares y en los hechos de los gobernantes, dejando mudos al resto de la población. Algunos incidentes, considerados hechos son leyendas negras con crasos errores de interpretación como el rey misquito que su subió como mono a un árbol en Jamaica, cuando en realidad fue educado por los pastores moravos y tenía la cultura de u inglés medio de su tiempo. O errores de fecha como la edad de Pedrarias que probablemente de nació en 1468 y no en 1440; por tanto, murió a la edad de 63 años y fue nombrado gobernador de Nicaragua a los 59 años, aunque las historias de Nicaragua erróneamente repiten que Pedrarias murió a los 91 y llegó a Nicaragua a los 87.

El editor de la Sección y la mayoría de los colaboradores no son investigadores; por tanto, sólo tienen acceso a fuentes secundarias, y, en consecuencia, los trabajos publicados son en su mayoría, análisis y síntesis de esas fuentes secundarias. ■

Génesis de la Ruta del Transito

David I. Folkman, Jr.

Reproducido de la versión digital en la [Biblioteca Virtual Enrique Bolaños](#); a su vez digitalizado de la traducción de Luciano Cuadra, publicado en Managua: Fondo de Promoción Cultural—Banco de América, 1976; páginas 51-79.

Las ilustraciones fueron insertadas por el editor.

Su inauguración

En Agosto de 1849, apenas ratificado por Nicaragua el contrato canalera, Vanderbilt inició los preparativos para abrir el tránsito a través del istmo mandando a hacer los estudios topográficos de la ruta del proyectado canal. El 20 de Noviembre de 1849 la compañía escribió al presidente de Nicaragua diciéndole que esperaba tener establecida en noventa días la línea de comunicación entre Nueva York y California por la vía de Nicaragua. Al mismo tiempo encargó a los astilleros de Jeremiah Simonson la construcción de dos vaporcitos de poco calado para el transporte de pasajeros en el Río San Juan y el Lago de Nicaragua; luego estipuló especificaciones y pidió presupuesto para un vapor oceánico de 1,500 toneladas que al ser botado fue bautizado con el nombre de *Prometheus*. Mientras esperaba la entrega de los vapores, la compañía se dispuso a encontrar la manera de hacer navegable el río y buscar una ruta de comunicación terrestre entre el lago y el océano Pacífico. Compró el vaporcito fluvial *Orus* que se ocupaba en transbordar pasajeros desde los vapores hasta el lado americano del Río Chagres, en Panamá, y lo llevó al Río San Juan.¹

El Coronel David L. White salió de Nueva York en Diciembre de 1849 con un pequeño grupo a bordo del *Crescent City* para Colón, llamado entonces Chagres, en donde se hizo cargo del *Orus*. Después de ciertas averiguaciones se dio cuenta de que debía remover del río sus peores obstáculos para que el vaporcito pudiera remontarlo. Dejando pues al *Orus* en San Juan del Norte, el grupo remontó el río en bongos con el fin de explorarlo. En Febrero de 1850 el Coronel White informó

¹ Correo del Istmo da Nicaragua, 1o. de Marzo do 1850; Gregory. Gregarys Guide.

P 4.

en la ciudad nicaragüense de León al corresponsal del New York Herald que, tomando un vaporcito del río y cruzando después el lago de Nicaragua para en seguida recorrer por tierra un trayecto de doce millas al Pacífico, el cruce del istmo llevaría sólo treinta y seis horas. De esa manera, dilo se haría el viaje a California en seis días menos que por la ruta de Panamá, ahorrándose los viajeros dos días en el Atlántico y cuatro en el Pacífico.²

Convencido de la posibilidad de establecer el tránsito a través del istmo nicaragüense, el Coronel White procedió entonces a subsanar ciertas pequeñas dificultades que retardaban el entendimiento total con el gobierno de Nicaragua. Allanados que fueron los tropiezos, el 9 de Marzo de 1850 suscribió un contrato modificado y una minuta de incorporación que hacía de la empresa una entidad incorporada al Estado de Nicaragua. Volvió luego a Nueva York a informar de todo a la compañía.³

El informe del Coronel White satisfizo a Vanderbilt y a sus socios. Todos convinieron en que la obra podía emprenderse en el acto. En seguida contrataron al Coronel Orville W. Childs para que a la cabeza de catorce ingenieros ampliara el estudio de la ruta canalera. Los trabajos recientemente realizados por el Coronel Childs en el agrandamiento del Canal del Lago Erie como jefe de ingenieros del estado de Nueva York eran su mejor carta de recomendación. El grupo partió en Agosto a bordo de la goleta Enterprise y llegó a San Jorge, puertecito del Lago de Nicaragua, el 27 de Agosto de 1850. Parte de la gente se quedó atrás dando comienzo a la limpieza del río; el resto empezó a hacer estudios topográficos del trecho de doce millas que median entre los puertos de La Virgen, en el lago, y San Juan del Sur, en el Pacífico. La compañía se había propuesto inaugurar, a la mayor brevedad posible, una ruta de tránsito interoceánico. En Julio fue botado el primer vapor de poco calado en los astilleros de Jeremiah Simonson. Bautizado con el nombre de Director, zarpó el mismo mes con destino a Nicaragua. Con porte de 120 toneladas y capacidad para unos 400 pasajeros, el Director salió a navegar las aguas del Lago de Nicaragua.⁴

Dados ya esos pasos preliminares, Vanderbilt y Joseph L White partieron para Londres en el otoño de 1850 en busca de capital inglés. Con cartas de

² N.Y. Herald, 14 de Diciembre de 1849, 10 de Marzo de 1850: Manning, Central America, 1831 - 1850, p. 501.

³ Pierce, *Message on Routes Between Atlantic and Pacific*. Págs. 86-96: *Correo del istmo de Nicaragua*, 21 de Marzo de 1850; José D. Gámez, *Historia de Nicaragua*, Obra entintada en el Concurso Histórico de 1888 y declarada texto para los establecimientos nacionales de Nicaragua, por acuerdo gubernativo de 1889, Segunda edición Nicaragua, 1955), p. 464.

⁴ Orville Whitmore Childs, *Report of the Survey and Estimates of the Coast of Constructing the Inter-Oceanic Ship Canal*. (Nueva York: W. G Bryant & Co., 1852). p. 3; *San Francisco California Courier*, 26 de Agosto de 1850; *Correo del Istmo de Nicaragua*, 5 de Septiembre de 1850; *San Francisco Daily Herald*, 9 de Enero de 1851; Keasbey, *The Nicaragua Canal*, p. 217.

presentación de Sir Henry Bulwer llegaron a Inglaterra el 5 de Octubre, e inmediatamente entablaron pláticas con las casas bancarias Rothschild y Baring Brothers. Los ingleses manifestaron mucho interés en el proyecto; pero al ver que Vanderbilt no tenía datos concretos, le dijeron; "Fundamente usted su propuesta en datos precisos y verá cómo se consigue el apoyo financiero que solicita; antes no podemos darle una respuesta definitiva".⁵ En la creencia de que obtendrían ayuda, Vanderbilt y White regresaron a Nueva York dispuestos a acelerar la apertura de la línea de comunicación interoceánica y a esperar la terminación del estudio canaiero.⁶

En el interín, cuadrillas de peones realizaban en Nicaragua los trabajos que el Coronel Childs indicaba. Los ingenieros habían trazado el camino del tránsito que era un corte de doce millas a través de los montes que separan la bahía de La Virgen del puerto de San Juan del Sur. El principal obstáculo para abrir la ruta del tránsito de mar a mar era la navegación del Río San Juan. Aun cuando en la mayor parte de su curso era lo suficientemente profundo para los vaporcitos fluviales, varios raudales estorbaban el paso. uno de ellos, el Machuca, nombre que aún recuerda al capitán español que exploró primeramente el río en 1529, presentaba el primer tropiezo a setenta y dos minas de San Juan del Norte. En un recodo que hace el río el agua corre con gran turbulencia a lo largo de casi una milla sobre un lecho de grandes piedras y peñascos. Sin embargo, era el raudal de El Castillo, que rugía doce millas más arriba, el que obstruía mayormente la navegación. Rocas sueltas embarazan el río que con violencia irrumpe a través de una estrecha garganta formando algo que más que raudal parece cascada. Los marineros, llamados así en Nicaragua, tenían que descargar allí los bongos y empujarlos sobre las rocas mientras los pasajeros caminaban el trayecto sobre la ribera. Ocho millas adelante hallábase el último de los raudales nombrado El Toro. Este, a sólo veintisiete millas del Lago de Nicaragua, era el menos dificultoso, salvo en el verano.

El Río San Juan tiene una anchura que varía de 100 a 400 yardas y una profundidad de 2 a 20 pies a lo largo de sus 121 millas que van de su desagüe en San Juan del Norte a su embocadura en el Lago de Nicaragua, Desemboca en el Atlántico por diversos brazos que se desprenden de él a unas veinte millas del océano, formando un delta que nutren numerosos caños. El Colorado, su brazo más importante, acarrea por lo menos dos terceras partes del caudal de las aguas que arrojaba al mar unas quince millas al Sur del puerto.

⁵ N.Y. Herald, 3 de Diciembre de 1850.

⁶ *Times* (Londres), 15 de Octubre de 1850, Lane, Commodore Vanderbilt. p. 91.

Desafortunadamente, una casi infranqueable barra en su entrada impedía que durante la mayor parte del año la pasaran embarcaciones de cierto porte. Por ello, la corriente que desembocaba en la bahía de San Juan del Norte, si bien llevaba sólo una tercera parte del volumen total del agua del río, formaba el único puerto



utilizable como tal.

Aun cuando los vaporcitos podían navegarlo sin dificultad durante lo más del año, en su desembocadura había una barra que, estando la marea baja, daba únicamente tres o cuatro pies de profundidad. Los vapores se varaban allí con frecuencia y tenían que ser remolcados por otros.

El *Director* logró llegar hasta la desembocadura del Machuca, o sea su extremo oriental, pero el *Orus* se embancó tratando de entrar por el Colorado. Después de varios intentos logró franquear la barra y llegar al raudal de Machuca. Los dos vapores se quedaron allí por más de un mes esperando la llegada de un ingeniero que debía volar algunas de las grandes rocas del raudal. En Noviembre de 1850 reanudaron el intento de pasarlo. El *Director* lo consiguió, pero el *Orus* se estrelló contra las rocas de la entrada y se hizo añicos. El raudal de El Castillo presentaba aún mayores dificultades. La tripulación del *Director* lo llevó a la sirga (amarrando cables a los árboles de las orillas) y así, pulgada a pulgada, pudieron pasarlo sobre las rocas. El *Director* llegó al lago a finales de Noviembre o a principios de Diciembre. Inmediatamente entró en servicio llevando a los pasajeros que procedentes de San Francisco —vía El Realejo— llegaban a Granada para de allí buscar la salida al Atlántico por la vía del Río San Juan.⁷

⁷ Froebel, *Seven Years Travel*, Págs. 22-23; Peter F. Stout, *Nicaragua Past, Present and Future*; ... (Philadelphia: John E. Potter, 1859), Págs. 21 -22; Squier, *Nicaragua*, 1:27, 80, 106-113; U.S... *Report of the Istmian and Canal Commision*, p. 108; Childs, *Report of the Survey*, Págs. 30.40; *Correo del istmo de Nicaragua*, 23 de Octubre de 1550; *Picayune*, 14 de Enero de 1851; de Bulman a Bennett, 25 de Agosto de 1850, Gran Bretaña, Public Record Office, Londres, Foreign Office, correspondencia consular can la Oficina Británica da Asuntos Exteriores, e informes de 101 comandantes Navales

A su regreso de Inglaterra Vanderbilt resolvió ir a Nicaragua a inspeccionar los trabajos de la ruta. De los mismos astilleros de Simonson había salido en Agosto el nuevo vapor *Prometheus*. Tenía tres puentes y porte de 1.207 toneladas. Este fue quizá el primer vapor propiedad de un solo hombre.⁸ Vanderbilt lo pagó al contado porque, dijo, quería llevarlo como dueño absoluto.⁹

El *Prometheus* zarpó el 26 de Diciembre de 1850 en su viaje inicial para San Juan del Norte, haciendo el recorrido en doce días —los que en realidad fueron diez días y doce horas de navegación continua-- con lo cual sentó una plusmarca de velocidad. Vanderbilt siguió al interior del país en donde estuvo dos meses ocupado en reconocer la ruta y en hacer los arreglos pertinentes para inaugurarla. Regresó a Nueva York en Febrero de 1851, e hizo saber que los ingenieros habían terminado los estudios topográficos preliminares, y que, habiéndolos visto él, volvía convencido de que con energía y espíritu emprendedor bien podría construirse el canal. Anunció al público que en Junio abriría la ruta.¹⁰

Mientras esperaba que doblando el Cabo de Hornos llegaran otros vapores al Pacífico para inaugurar ese derrotero, el *Prometheus* hizo viajes en el invierno y la primavera de Nueva York a San Juan del Norte y a Colón. El *Independence*, construido para Vanderbilt por William H. Brown, zarpó de Nueva York el 13 de Enero de 1851 rumbo a San Francisco, vía Cabo de Hornos. El *Pacific*, vapor comprado a la United States Mail Steamship Company, y que hacía la travesía entre Nueva Orleans y Colón, pasó al Pacífico en Marzo. El nuevo vaporcito Sir Henry Bulwer, especialmente construido en los astilleros de Harlan and Hollingsworth para navegar el San Juan, zarpó hacia allá a enlazar con el *Director* en el raudal de El Castillo, y ya para Julio estaba en servido la ruta.

En los periódicos neoyorkinos apareció entonces un aviso que decía: "*Nueva e Independiente Línea Naviera de Vanderbilt, vía Nicaragua*". El *Prometheus* zarparía el 14 de Julio de 1851 directamente a San Juan del Norte a fin de enlazar en Nicaragua con el nuevo y elegante *Pacific*, explicaba el mismo aviso. Informaba además a los futuros viajeros que el *Prometheus* llegaría hasta Colón, para que así pudieran optar por la ruta de Nicaragua o Panamá. En San Francisco anunciaron los periódicos que el *Pacific* saldría el 14 de Julio hacia San Juan del

británicos al almirantazgo, FO 53 (Mosquito) Carrete 10, Vol. 25, Bancroft Library; Joseph N. Allen, *Diarios, 1850-1851*, Bancroft Library.

⁸ Kemble. *The Panama Route*, p. 243.

⁹ The Vanderbilt Family, Bancroft Library.

¹⁰) N. Y. Herald. 27 de Diciembre de 1850; Joseph N. Allen. *Diaries, 1850 – 51*, Bancroft Library; N. Y. Herald, 6 de Marzo de 1851.

Sur y Panamá, a fin de que los pasajeros pudieran escoger entre Nicaragua y Panamá. Hasta que el negocio a través de Nicaragua fuera cosa segura, la compañía no se arriesgaría a hacer salir vacío a ninguno de sus vapores.¹¹

El *Prometheus* zarpó de Nueva York el 14 de Julio de 1851 llevando al Comodoro Vanderbilt que iba a Nicaragua a dirigir la apertura de la ruta a California. Cerca de 100 pasajeros habían resuelto ser los primeros en estrenar la Línea de Vanderbilt. En diez días llegaron a la bahía de San Juan del Norte; al fondo dormitaba bajo el sol el puerto de Greytown llamado así entonces por los ingleses. Frente a la casa más grande, techada de pajas, flotaba la bandera del rey mosco. A lo largo de la costa veíanse muchos bongos, los que hasta muy poco antes constituían el único medio de transporte por el río y el lago. Un largo y angosto espolón de arena, que desde la margen meridional del San Juan entraba en el mar, daba forma a la bahía, dejando sólo una estrecha entrada para los vapores. Directamente en frente de las casas del puerto, en la punta del espolón llamada Punta de Castilla, y también Punta Arenas, la Compañía del Canal había construido casas para sus trabajadores y bodegas para el carbón de los vapores.

A poco de haber llegado el *Prometheus* se le arrimó un vaporcito con toldo en la cubierta superior; su misión era transbordar a los pasajeros y remontar el río con ellos. El cuarto de máquinas, la caldera y el equipaje de los pasajeros atestaban la cubierta inferior. Minutos antes de las siete de la mañana del 24 de Julio todo mundo se hallaba a bordo del *Sir Henry Bulwer* que despegó del *Prometheus* para remontar por primera vez el San Juan con pasajeros. Momentos después el piloto lo embancó en el arenal de un caño. La mayoría de los pasajeros, excitados por el loable deseo de comenzar el cruce, se lanzaron al agua en un intento de alzarlo en vilo para desatollarlo. Cuando después de tres fatigosas horas estaban ya a punto de darse por vencidos, se apareció con su gente el capitán de un barco de guerra británico surto en la bahía, y entonces todos juntos lograron zafarlo.

La entrada al río ofreció a los viajeros un panorama muy distinto de lo que habían visto en los monótonos días de mar. Carrizales y variedad de altas hierbas tapiaban por millas y millas sus márgenes, y numerosas isletas guarnecían sus aguas. Había partes en que las isletas estrechaban de tal modo al río que lo convertían en una rápida corriente; más allá se explayaba en anchas y serenos tablazos de aparente gran profundidad pero que viéndolo bien era generalmente muy poca, salvo en el medio. Las márgenes del Colorado eran más altas, allí no se veían isletas, sólo densos muros de selva tropical que se encumbraban emparedándolo. Trechos había en que el vaporcito pasaba bajo largos chirriones cundidos de encendidas y fragantes flores. Pájaros de espléndido plumaje reposaban en sus frescos nichos de verdor; los monos daban chillidos y hacían

¹¹ *N. Y. Herald*, de Enero a Juno de 1851; *Alta*, 1.410 de 1851.

piruetas en las ramas de los árboles, y gran variedad de culebras enroscadas en las ramas atisbaban a los viajeros. De rato en rato se oía el disparo de un rifle hecho por algún pasajero que probaba su puntería sobre lagartos que de las orillas se escurrían al agua; eso era lo único que movía de su letargo a la naturaleza. La belleza de este paraíso tropical embelesaba a los pasajeros, aun cuando se quejaban de las molestias del viaje.

Al oscurecer atracó el vaporcito a la ribera para pasar allí la noche. No habiendo a bordo comodidades para dormir, las señoras ocuparon el cuarto llamado camarote, semillero de maletas y baúles, y les hombres tanteando los tablones menos duros de cubierta se echaron en ellos. Nadie protestó cuando al romper el primer albor el capitán soltó amarras. Temprano de la mañana el vaporcito pasó la boca del Sarapiquí, a unas setenta millas del Atlántico. Este río, el mayor tributario del San Juan, arranca de la base del volcán Cartago, en Costa Rica; los costarricenses lo han utilizado desde antaño como una de sus principales vías de comunicación con la costa atlántica. Horas después el río se había estrechado mucho y de sus márgenes se alzaban cerros de hasta dos mil pies de altura. Pasaron los viajeros la confluencia del río San Carlos y llegaron al primer obstáculo serio del trayecto, el raudal de Machuca. El vaporcito, en su primer envión, para pasarlo, encalló en las rocas y la corriente lo devolvió al agua. Después de varios enviones infructuosos, El Comodoro Vanderbilt, ante la consternación de todos, comprimió la válvula de seguridad y a todo vapor lo lanzó sobre las peñas. El barco crujió y rechinó, pero raspando las rocas logró saltar al otro lado entre vítores de los pasajeros.

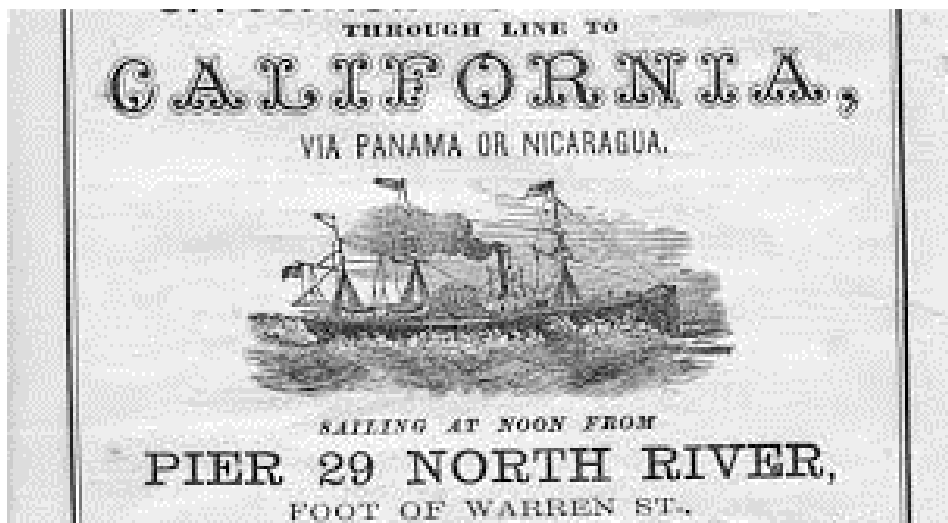
Se ensanchó un poco más el río y el vaporcito navegó divinamente hasta que entrada la tarde surgió a la vista el imponente cerro de El Castillo. En su escarpada cima duermen desde 1730 las ruinas de esa fortaleza española. A sus pies yacía la plataforma que penetraba en el agua. En ella había en tiempos coloniales una batería de cañones; ahora sólo se veían varias casuchas de cañas, acuartelamiento de una pequeña guarnición que el gobierno de Nicaragua mantenía allí como símbolo de dominio y también para ayudar a las embarcaciones a salvar el raudal de El Castillo, el más áspero obstáculo opuesto a la navegación. Vanderbilt estaba resuelto a pasarlo, aun cuando el capitán del vaporcito advirtiera que todo intento sería inútil. Llevados que fueron a tierra pasajeros y equipaje, lo ataron con cables y cadenas a las árboles de la orilla, y así, a la sirga, hicieron el impulso. El barquito trató de franquear el raudal. Y una, dos, y tres veces probó a saltar sobre las rocas, pero la corriente lo hizo retroceder, hasta que al fin, tras de bandazos y porrazos, quedó varado en un banco de arena, corriente abajo. Desde las cuatro de la tarde a las diez de la noche Vanderbilt,

con tozuda intrepidez, se empeñó en lucha contra la fuerza del raudal que parecía invencible. Los pasajeros, entre tanta, buscaron el abrigo de los árboles coposos para pasar la noche.

En la mañana Vanderbilt y los pasajeros caminaron por la orilla del río las trescientas yardas del raudal para embarcarse en bongos y seguir remontando el río. Todo el día los bogas palanquearon esos pesados botes contra la fuerte corriente mientras la lluvia caía a cántaros empapándolos a todos. Después de pasar el raudal de El Toro abordaron el *Director*, y al caer la tarde rebasaron el puertecita de San Carlos, en el Lago de Nicaragua. Desde el día en que los ingleses ocuparon San Juan del Norte, Nicaragua empezó a recaudar sus derechos de aduana en este triste lugar de veinte o treinta casitas. Al fondo, sobre una loma, se asentaba el deteriorado fuerte de San Carlos que antiguamente dominaba la entrada al lago. Ante los viajeros se extendía la superficie del lago punteada por los picos volcánicos de Orosí, Madera y Ometepe azulados por la calina y por las nubes. A la izquierda bajaba la corriente del Río Frío desde las tierras de los indios guatusos que en aquellos días se oponían a que gente extraña entrara en sus boscosos dominios. Los viajeros habían pasado tres días y dos noches navegando las 121 millas del río. Ahora frente a ellos aparecían 56 millas de agua que hay entre San Carlos y La Virgen. Y de allí sólo restaban 12 millas por tierra a San Juan del Sur.

Al igual que el *Sir Henry Bulwer*, el *Director* no tenía camarotes. Así que, siendo la travesía una larga noche hasta Lo Virgen, las señoras improvisaron biombos con las sábanas que llevaban, y los hombres se acomodaron de cualquier modo en la cubierta. Toda la noche los azotó el oleaje; muchos se marearon y otros sufrieron remolones, frío y cansancio. Al clarear el día todos suspiraron de alivio al ver la ansiada costa en frente. El vapor ancló a un cuarto de milla porque el poco fondo del lago era allí duro y arenoso. El fuerte viento que encabritaba las olas de la reventazón impedía la llegada de bongos al vapor a desembarcar a los pasajeros. Tres horas después pudo el *Director* bajar un pequeño bote que sólo podía llevar a unos pocos pasajeros hasta cierta distancia de la playa en donde se montaban en hombros de mozos para no mojarse los pies. Mas a pesar de esta precaución, algunos, perdiendo el equilibrio, sufrieron sendos chapuzones en el lago. Debido a la total insuficiencia de los seis hoteluchos de La Virgen, la mayoría alquiló mulas o caminó las cuatro millas que hay hasta Rivas, ciudad de unos diez mil habitantes, para esperar allí la llegada del vapor a San Juan del Sur. El *Pacific*, que arribó de San Francisco a San Juan del Sur dos días después —29 de Julio— desembarcó a 150 de sus 425 pasajeros y siguió hasta Panamá. Los que iban a San Francisco se quedaron en Rivas hasta el 12 de Agosto, hospedados en el hotel de un inglés excapitán de dragones; ese día volvieron a alquilar mulas, esta vez a razón de \$5 y \$7 dólares por el viaje de doce millas a San Juan del Sur. Allí se quedaron tres días más esperando que el *Pacific* volviera de Panamá. Las

noches se las pasaban apretujados bajo el único techo que había disponible en el puerto. El 16 de Agosto el *Pacific* pasó por entre los dos altos cerros que atalayan la bahía y fondeó a tres cuartos de milla de la playa. A eso de las seis de la tarde, con sus nuevos pasajeros a bordo, levó anclas y zarpó rumbo a San Francisco. Habiendo hecho escala el 17 de Agosto en El Realejo y el 21 en Acapulco, el *Pacific* entró en San Francisco a las dos de la madrugada del 30 de Agosto de 1851 con 110 pasajeros. Así terminó el primer viaje de la Línea de Vanderbilt a California por la ruta de Nicaragua. El viaje entero, desde Nueva York, había durado cuarenta y cinco días divididos así: diez en el Atlántico, veinte en el istmo, y quince en el Pacífico. Uno de los pasajeros describió de la siguiente manera el viaje desde San Juan del Sur a bordo del *Pacific*. Aunque con tintes de dureza, pinta un gráfico cuadro de la vida a bordo del vapor:



"El alojamiento, o más bien su ausencia, no puede describirse con palabras. Yo he cruzado seis veces el Pacífico, pero nunca antes vi cosa igual en ninguna otra parte. Algunos pasajeros pagaron \$ 200 y \$ 250 dólares. A los tres días ya no había papas; nada de pan fresco; las galletas que nos daban eran viejas, podridas y de tal manera engusanadas que todos los días había que meterlas en la estufa para sacarles y matarles esos bichos; el pescado hedía; las naranjas, en vez de llevarlas a la mesa se vendían en el bar a 12 1/2 centavos; el agua gaseosa costaba cincuenta centavos el vaso . En Acapulco no se hizo provisión de carne porque a bordo quedaban todavía unas cuantas reses agonizantes cuya muerte natural la anticipaba el matarife uno o dos días solamente. Ocho docenas de gallinas era la provisión original del barco, y cuando ya estábamos a tres días de este puerto !San Francisco) llegaron las cosas al extremo; sólo :a dicha de que

un pasajero llevara a bordo tres docenas de pollos para venderlos en San Francisco nos salvó de morir de hambre".¹²

Los pasajeros que yendo de San Francisco a Nueva York desembarcaban del *Pacific* en San Juan del Sur, hacían el viaje más rápido que los que salían de Nueva York para San Francisco. Los 150 pioneros encontraron suficientes mulas en San Juan del Sur para hacer el viaje de doce millas a La Virgen. La compañía de Vanderbilt había terminado el camino que pasaba por entre lomas y cruzaba riachuelos. Fuera de unos cuantos barriales de las primeras cuatro millas, el camino era por lo general parejo y seco. Un hombre emprendedor había construido a mitad del camino una pequeña casa en donde muchos viajeros desmontaban para descansar y comprar frutas. Debido a que el *Director* no había llegado a La Virgen, la mayoría de los pasajeros se fueron a Rivas en donde aguardaron tres días. El 1o. de Agosto llegó el *Director* y lo abordaron para cruzar el lago y seguir luego río abajo hasta el raudal de El Toro; eso les llevó veintiuna horas. Aquí tomaron bongos y siguieron bajando el río hasta el raudal de Machuca en donde le esperaba el *Sir Henry Bulwer*. Diez horas después atracaban al costado del *Prometheus*; todo esto en tan sólo cinco días y treinta y cuatro horas y media —de viaje estrictamente dicho—desde el Pacífico. A la mañana siguiente el *Prometheus* zarpó de San Juan del Norte para Nueva York a donde arribó el 12 de Agosto a las 11 de la noche, habiendo durado el viaje desde San Francisco veintinueve días y cinco horas.¹³

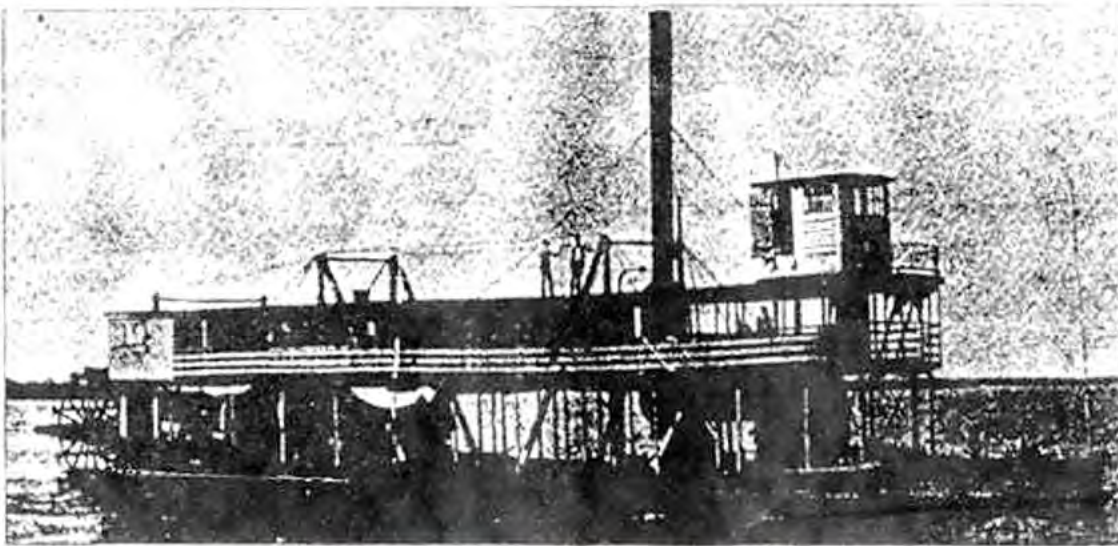
La apertura de la ruta del tránsito a través de Nicaragua era sólo la primera etapa del plan de Vanderbilt. Y había logrado hacer esto creando dos organismos separados. La Línea de Vanderbilt, por intermedio de sus agentes, conseguía pasajeros y manejaba los vapores oceánicos que llevaban pasajeros de Nueva York y San Francisco al istmo nicaragüense. Después de pagar los gastos y deducir la comisión entregaba las utilidades netas a los propietarios de los vapores. Con arreglo a la concesión obtenida por la American Atlantic and Pacific Ship Canal Company, Vanderbilt creó otro organismo independiente para transportar pasajeros a través de Nicaragua. En Agosto de 1851, la compañía dividió su trabajo de construir el canal y de transportar pasajeros incorporando la Compañía Accesorio del Tránsito a fin de que ésta se hiciera cargo del transporte de pasajeros a través de Nicaragua. Esta compañía no tenía participación económica en ninguno de los vapores. Antes de la salida de éstos entregaba boletos de

¹² *Alta*, 3 de Septiembre de 1851. Hay varias descripciones conocidas referentes a este primer viaje. Ver el *N. Y. Herald* del 14 de agosto de 1851; *Alta*, 32 de agosto, 1, 2, y 3 de septiembre de 1851; Stout, *Nicaragua*, pp. 19-32. Para descripciones del río y del lago véanse *Seven Years Travels*, pp. 19-27 de Froebel; *Nicaragua*, de Squier, 1: 26-117; Joseph N. Allen, *Diaries*, 1859-1851; Bancroft Library; *U.S. Report of the Isthmian Comission*, p. 108; Childs, *Report of the Survey*, pp. 30-40, 101.

¹³ *N. Y. Herald*. 14 do Agosto de 1851, Froebel. *Seven Years Travels*, pp. 106-109, Stout, *Nicaragua*, Pp. 159-60

tránsito para cruzar Nicaragua a los agentes de la compañía que Vanderbilt tenía en Nueva York y San Francisco. Uno o dos días después de que los vapores habían zarpado los agentes pagaban \$ 5 dólares por cada uno de los boletos vendidos, y devolvían los que habían quedado sin venderse. En 1850-51 la Compañía Accesoría del Tránsito transportaba a través del istmo por \$40 dólares a quienquiera que arribara a las costas de Nicaragua. El *Brother Jonathan* hizo por cuenta de Edward Millis varios viajes de Nueva York a San Juan del Norte; lo mismo hicieron desde Nueva Orleans los vapores independientes *México* y *Alabama*. Muchos barcos de vela llevaron y trajeron numerosos viajeros a puertos nicaragüenses del Atlántico y del Pacífico. Esta política indulgente rigió hasta en Enero de 1852; a partir de entonces la Línea de Vanderbilt prácticamente monopolizó la ruta de Nicaragua.¹⁴

Las compañías navieras que explotaban la ruta de Panamá vieron el rotundo éxito de Vanderbilt. En Enero de 1851 la Pacific Mail Steamship Company y la United States Mail Steamship Company, que acababan de dejar de competir conviniendo en limitar sus operaciones a las costas ístmicas del Pacífico y del Atlántico, respectivamente, acordaron también promover la venta de boletos para el viaje completo y hacer igual cosa con el acarreo de carga. Huelga decir que en



Vapor d rueda Hollembeck de 115 pies de largo y 45 toneladas.

¹⁴ Briggs vs. Vanderbilt and Drew; 19 Barbour (New York), 222 (1855); Quimby vs. Vanderbilt, 17 Smith (New York), 306 (18 Nueva York, Nueva Orleans y San Francisco, de 1851; Alta. 1o. 58); periódicos de Nueva York, Nueva Orleans y San Francisco, de 1851; Alta, 1o. de enero de 1852; Nicaragua, Tratados, etc. Convenio Celebrado en la Ciudad de Granada...Estableciendo una "Compañía Accesoría de Transito" (Granada: Imprenta del Orden, 1852)

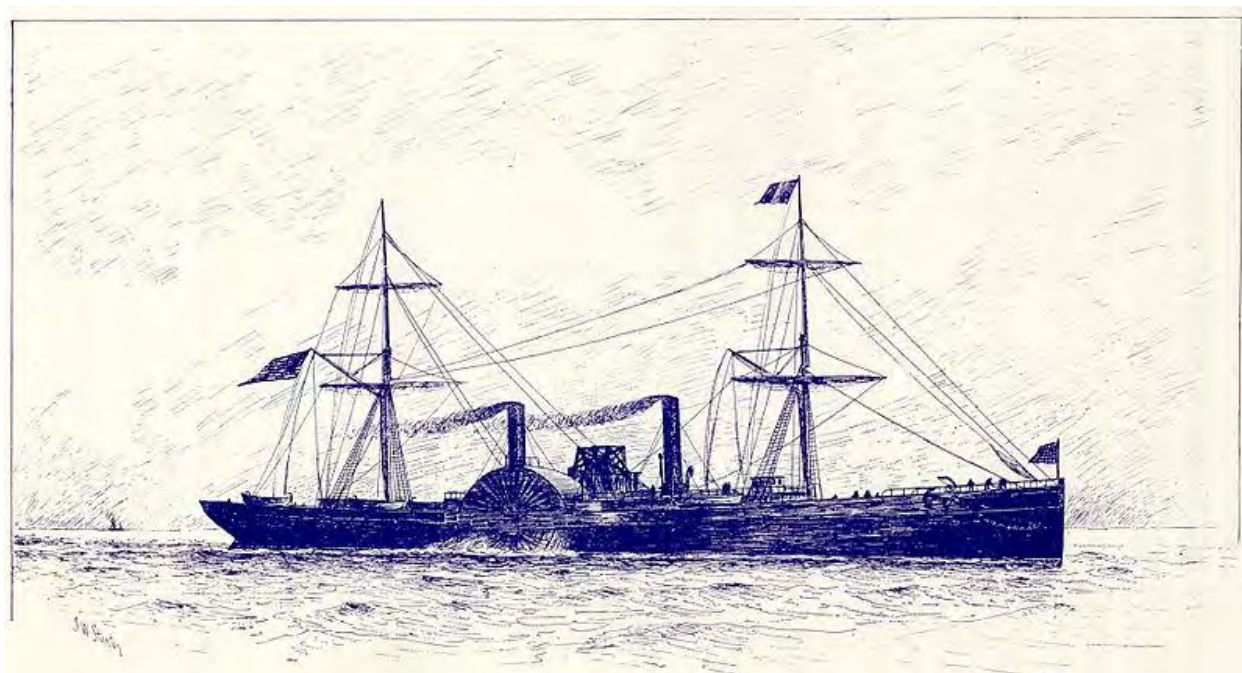
el acto aunaron sus esfuerzos tendientes a desalentar a los viajeros que se inclinaban por la ruta de Nicaragua. Cuando los avisos publicados en el *Alta California* destinados a disuadir a la gente a viajar en el Pacific no consiguieron hacerse oír, la Pacific Mail fletó al obsoleto *Sarah Sands* para zarpar al día siguiente, reduciendo el precio a \$100 dólares con camarote y a \$60 en tercera clase para competir así con los precios reducidos de la Línea de Vanderbilt. Semanas antes de que el nuevo *Golden Gate* de la Pacific Mail zarpara de Nueva York con destino a Panamá por la vía del Cabo de Hornos, en los periódicos estuvieron saliendo detalladas descripciones de las excelencias y el confort del barco. Las compañías Mail, rivales de la Línea de Vanderbilt, publicaron también largos artículos enumerando los inconvenientes de la ruta nicaragüense. El siguiente editorial del *Panama Star*, aparecido en Octubre de 1851, es un escrito típico de los esfuerzos hechos para desalentar a los viajeros:

"Tenemos muy fundadas razones para creer que de aquí a seis semanas todo eso habrá terminado, y que los viajeros que van a California o que vienen de allá : preferirán los servicios confortables, las facilidades, la seguridad y lo económico de la ruta de Panamá, y no: —por querer ahorrarse un par de días en un viaje de más de cinco mil millas— correrse el riesgo de morir; de hambre, quedarse sin un centavo, o muy probable: mente perder quince días, afrontar en un rancho de: cañas y de palmas un sitio de gente enemiga del que: para poder escapar uno tendría que abrirse paso por. entre una horda de semibárbaros para quienes nada. significa hundirle a uno treinta y cinco bayonetas, por.: no decir nada de tener que sufrir horribles mutilaciones para acabar con la vida de un ser humano... ".¹⁵

Si bien las auténticas condiciones de la ruta nicaragüense nunca fueron pero ni parecidas a tan descabellado cuadro descriptivo, la verdad es que el fin de la estación lluviosa causó muchas inconveniencias. En Octubre, por ejemplo, los pasajeros llegados de San Francisco en el *North Star* se encontraron en San Juan del Sur con que todas las mulas habían sido despachadas a La Virgen a traer a los que iban en viaje a San Francisco. Obligados a tener que caminar bajo un torrencial aguacero, se hundían en lodo más arriba de las rodillas, y hasta las mulas que venían con los viajeros de Nueva York se enfangaban hasta la cincha. Tras una espera de cinco días en Rivas, supieron que el vaporcito fluvial se había descalabrado en un raudal. Y habiendo tenido ellos que llegar en bongos a San Juan del Norte, se encontraron con que el Daniel Webster era ido ya. El agente de la compañía les prometió embarcarlos en el *Brother Jonathan*, pero al llegar éste su capitán se negó a aceptarles su boleto y les obligó a pagar \$100 dólares por pasaje con camarote y \$80 en tercera clase hasta Nueva York. Para colmo de

¹⁵ *Star* (Panama), 3 de octubre de 1851; Wright, *San Francisco's Ocean Trade*, pp. 31-33; Kemble, *The Panama Route*, pp. 38-52; Ernest A. Wiltsee, *Golden Rush Steamers of the Pacific* (San Francisco: The Grabhorn Press, 1938, pp. 55-56; *Alta*, 7 de julio de 1851.

males el vapor iba ya hasta los topes y sin suficientes provisiones para el viaje. Once de esos pasajeros describieron al vapor como "una pestilencia ambulante, cuyo pútrido esqueleto venía salpicado de cadáveres y agonizantes, y sólo nos salvamos para quedar como monumentos vivientes de la piedad de Dios, y poder relatar la odisea del viaje". En Nueva York fueron a reclamar a la oficina de Vanderbilt con el objeto de conseguir la devolución del dinero, pero no recuperaron más que los \$40 dólares pagados por cruzar el istmo.¹⁶



Por más esfuerzos que hacían para desalentados, y a pesar de las incomodidades que los viajeros tenían que sufrir a través de Nicaragua, más y más buscadores de oro seguían embarcándose en los vapores de Vanderbilt. Para satisfacer la demanda la compañía aumentó el número de sus vapores. A fines de 1851 contaba con el *Prometheus* y el nuevo *Daniel Webster* en el Atlántico, y con el Independence, el *Pacific* y el *North America*, más los pequeños vapores alquilados *Gold Hunter* y *Seabird*, en el Pacífico. De éstos el Comodoro Vanderbilt era dueño del *Prometheus* y el *Daniel Webster*, y tenía la mitad en el *Pacific* y en el *North America*; R. y G. L. Schuyler habían dado dinero con hipoteca sobre el *Independence*. La Compañía Accesorio del Tránsito llevó el nuevo *Central America*,

¹⁶ *N. Y. Herald*, 1o. de diciembre de 1851.

de 375 toneladas, al Lago de Nicaragua, y en Punta de Castilla había operarios ocupados en ensamblar nuevos vaporcitos de río.¹⁷

Los banqueros de Londres niegan dinero

Siendo como era un buen negocio la ruta del tránsito a través de Nicaragua, Vanderbilt volvió su atención al grandioso proyecto de la construcción del canal. Los estudios del Coronel Childs avanzaban a paso de caravana, pero cuando el 9 de marzo de 1852 presentó por fin su informe, las esperanzas renacieron. Decía Childs que la obra era perfectamente factible si se seguía el curso del Río San Juan y se cruzaba en seguida el lago para después cortar el istmo de Rivas hasta la bahía de Brito, un poco al Norte de San Juan del Sur. Calculaba el ingeniero-militar que un canal con 17 pies de profundidad, 50 de anchura en el fondo y 118 en la superficie podría quedar terminado en seis años a un costo de \$ 31.538.319 dólares. El único inconveniente, agregaba el informe, era que la capacidad del canal no permitiría el paso de los más grandes barcos de pasajeros y de guerra, los que requerirían una profundidad de veinticinco a treinta pies, y esto no llenaba las condiciones del contrato canalera suscrito con el gobierno de Nicaragua, el cual contrato estipulaba la construcción de un canal lo suficientemente grande para permitir el paso de buques de todo porte. Childs reconocía el problema, pero argumentaba en su informe que como entre los puertos del Atlántico y del Pacífico de Estados Unidos no traficaban barcos que calasen más de diecisiete pies, la desmedida proporción en que tendría que subir el costo de un canal más profundo sería una inversión extravagante de los fondos de la compañía naviera y que, después de todo, el comercio no exigía una obra de semejante magnitud.¹⁸

A solicitud de la American Atlantic and Pacific Ship Canal Company, el Presidente Millard Fillmore presentó el informe de Childs al Cuerpo de Ingenieros Topográficos de Estados Unidos para que lo estudiara y diera su opinión. El 29 de Marzo de 1852 ese organismo aprobó, con ciertos cambios y modificaciones, la practicabilidad del proyecto.¹⁹

Tan pronto como la noticia se hizo pública, en la Bolsa de Valores de Nueva York comenzó la especulación comercial de los "derechos canaleros" de la American Atlantic and Pacific Canal Ship Company. Al principio esta compañía había emitido 192 acciones preferentes con valor de \$2,000 dólares cada una para cubrir los primeros gastos. Cada una de estas acciones preferentes había sido subdividida en 200 acciones ordinarias de la Compañía Accesoría del Tránsito cuya

¹⁷ Briggs vs. Vanderbilt and Drew, 19 Barbour (New York), 222 (1855), Quimby vs. Vanderbilt, 17 Smith (New York), 306 (1858); *N. Y. Herald*, 2 de diciembre de 1851.

¹⁸ Childs, Report of the Survey, passim; U.S. Report of the Isthmian Canal Commission, Págs. 111- 113; *N. Y. Herald*, 3 de Diciembre de 1852.

¹⁹ U. S., Report of the Isthmian Canal Commission. p. 113.

capitalización nominal se fijó en 40,000 acciones. Los "derechos canaleros" no subdivididos se vendieron primero a \$800 dólares aproximadamente, y para fines de Marzo habían subido a \$3,600. En medio de ese optimismo general, las acciones de la Compañía Accesoria del Tránsito subieron de \$20 a \$50 dólares; de esta manera fue que los primeros accionistas de la Canal Company vieron aumentado de \$2,000 a \$3,000 dólares el valor de sus títulos.²⁰

A principios del verano de 1852, cuando el interés por el canal subía de punto en Estados Unidos, Vanderbilt envió a Londres al Coronel Childs con una comisión a presentar su informe a los ingenieros y capitalistas ingleses. A solicitud de Abbot Lawrence, Ministro de Estados Unidos en Londres, Lord Malmesbury encargó al Teniente Coronel Edward Aldrich, del Cuerpo de Ingenieros Reales, y a Mr. James Walker, ingeniero civil de renombre, analizar el informe. El 16 de Julio estos señores presentaron su estudio reconociendo la practicabilidad del proyecto de Childs; pero expresaron su inconformidad con la dimensión que planeaba dársele al canal, y sugerían se le diesen veinte pies de profundidad, pues que eso, argumentaban, sería más indicado para el comercio.²¹

Los comisionados entonces, justamente alentados, visitaron a los capitalistas londinenses quienes, por primera vez, consideraran que el proyecto estaba ya en una etapa tan avanzada que merecía su atención. Y así fue que en Agosto la casa bancaria Baring Brothers comunicó a la Canal Company las conclusiones de su estudio. Para desconsuelo de, esa compañía, los capitalistas rehusaban financiar la obra. Si bien reconocían que el canal sería de inmenso valor para Estados Unidos, sus conclusiones se apoyaban en dos razones fundamentales para demostrar que el proyectado canal no sería ventajoso para los inversionistas ingleses. La primera razón era que un análisis del estudio topográfico señalaba a las claras que el tamaño limitado del canal impediría utilizarlo a casi dos tercios de los buques ingleses que viajaban al Asia y a la costa occidental de Estados Unidos, y ese era precisamente el único tráfico naviero que sirviéndose del canal beneficiaría a Europa. Los cálculos indicaban también que poco o nada del comercio europeo con el Oriente cruzaría el canal, como que la distancia por la vía del Cabo de Buena Esperanza era de unas 1,500 millas menor que por el proyectado canal. Y encima de eso estaba el hecho de que el propuesto alto peaje de \$3 dólares por tonelada que se cobraría a 'los barcos que lo cruzaran resultaba elevadísimo, pues un buque de 1,000 toneladas tendría que pagar \$

²⁰ Lane, Commodore Vanderbilt, p. 99.

²¹ U. S., Report of the Isthmian Canal Commission, p. 48: N. Y. Herald 3 de Diciembre do 1852.

3,000 dólares, suma mayor al promedio de la utilidad que en sus viajes dejaban los buques de ese porte.²²

Y puesto que la inversión requerida para aumentar la capacidad del canal adaptándolo al tamaño de los buques más grandes probablemente triplicaría su costo, haciéndolo subir a unos \$ 100.000.000 de dólares, los capitalistas londinenses no se atrevían siquiera a hacer una contrapropuesta. Ante tan rotunda negativa, Vanderbilt y sus asociados juzgaron que sería absurdo emprender solos semejante obra. Muerta pues toda esperanza de canal, las acciones de la Atlantic and Pacific Ship Canal Company bajaron rápidamente a \$800 dólares y pronto desaparecieron del mercado. Así fue como el viejo sueño de un paso a la India a través del istmo se retardó medio siglo más. Vanderbilt entonces concentró su atención en el lucrativo negocio del transporte de pasajeros a través de Nicaragua.²³

Expansión de la ruta

En la primavera de 1852, cuando muchos californianos regresaron cargados de oro a los estados del Este de Estados Unidos, se desbordó hacia el Oeste otra gran marejada de buscadores de fortuna. A fin de satisfacer la creciente demanda de boletos, la línea naviera del Comodoro inauguró en Febrero de ese año un servicio de vapores que quincenalmente salían de Nueva York y de San Francisco. El *Prometheus* zarpó el cinco de Nueva York con 656 pasajeros y el veinte le siguió el *Daniel Webster* con 538. Pero cuando todo parecía ir viento en popa, la compañía de Vanderbilt sufrió su primer revés.

El *North America* partió de San Juan del Sur para San Francisco el 23 de Febrero con 900 pasajeros, el número más grande jamás transportado por esa compañía. A las once de la noche del quinto día de navegación, bajo una espléndida luna y en un mar como de aceite, el capitán, por una razón inexplicable, dejó que el barco encallara unas sesenta millas al Sur de Acapulco. Ordenó en el acto echar máquina atrás; pero resultó lo contrario: el vapor arremetió otra vez y quedó más firmemente embutido en un banco de arena. El pandemónium que al principio reinó entre los pasajeros fue indescriptible hasta que la tripulación logró convencerlos de que el barco no se hundiría; vuelta al fin la calma esperaron con ansiedad que amaneciera. Para el atardecer del día siguiente todos habían llegado a la playa en los botes salvavidas. Las autoridades mexicanas prestaron ayuda requisando todas las bestias de las inmediaciones, y para el 4 de Marzo ya había salido el último de los pasajeros en un viaje de tres días por tierra para Acapulco. Huelga decir que a muchos afectó la intemperie y

²² U.S., Report of the Isthmian Canal Commission, pp. 48; N.Y. Herald, 3 de diciembre de 1852

²³ Lane, Commodore Vanderbilt, pp. 99-100.

la falta de provisiones; debido a ello sufrieron amargamente hasta que el buque de vela *Northern Light* los llevó a San Francisco.²⁴

La pérdida del *North America* fue algo incomprensible. Su capitán lo embancó en una nítida noche de luna en aguas serenísimas y con la costa a simple vista. El señor R. J. Vanderwater, agente de la compañía en San Francisco, publicó una nota explicando que un fenómeno de óptica, con respecto a distancia, le hizo ver la costa más lejana al Capitán Blethen; la compañía de Vanderbilt, por lo visto, aceptó la excusa, como que dejó en su puesto al capitán. Y nunca más en su larga carrera Blethen tuvo otro percance, llegando a ser prácticamente el mejor de todos los capitanes de la costa del Pacífico.²⁵

A fin de reparar la pérdida del *North America* y mantener el servicio, la compañía alquiló en San Francisco al *New Orleans* y al *Monumental City* para hacer los viajes a San Juan del Sur hasta que pudiera enviar nuevos vapores por la vía del Cabo de Hornos. Vanderbilt compró el *Lewis* a la desaparecida línea naviera New England Ocean Steamship Company, y en Marzo lo envió a San Francisco. En Abril le siguió el *Brother Jonathan* después de haber sido modernizado con mejores camarotes en primera y nuevos alojamientos para los pasajeros de tercera. Este vapor que había sido de Edward Mills y hacía la travesía Nueva York-Colón, tenía cupo para 750 pasajeros. El Comodoro compró también el *Pioneer* a Spofford, Tileston and Company, después de haber zarpado el vapor para el Pacífico. En el Atlántico agregó el nuevo vapor *Northern Light* para viajes a San Juan del Norte. Era producto de los astilleros de Jeremiah Simonsan; tenía cupo para 250 en primera clase, 150 en segunda y de 400 a 500 en tercera.²⁶

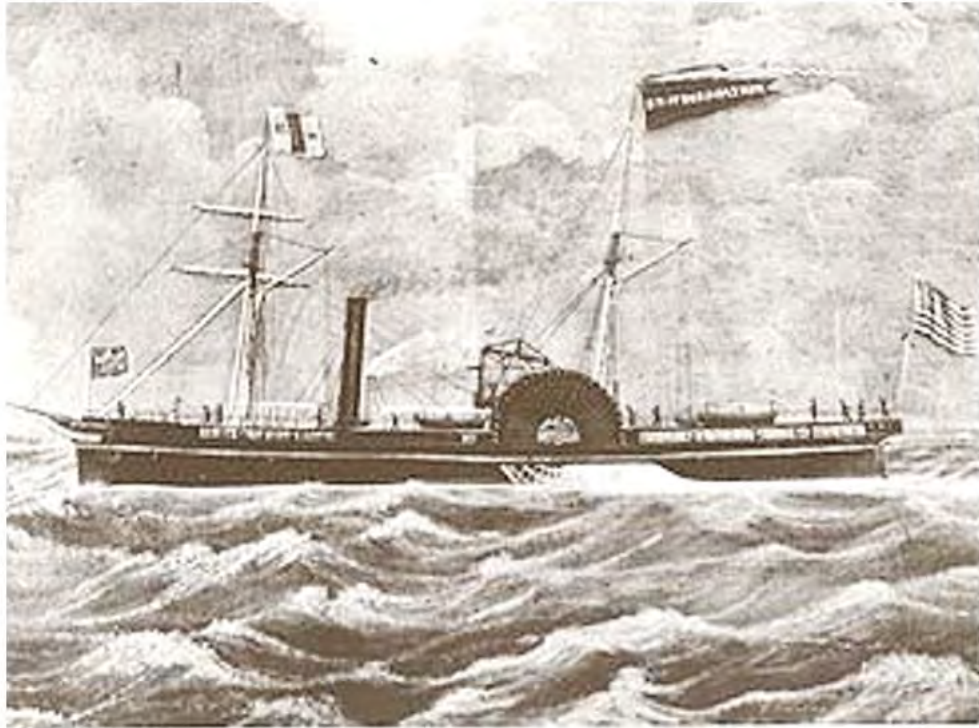
Vanderbilt contaba ya con cinco vapores en el Pacífico, tres en el Atlántico y uno más que pronto saldría de los astilleros de Simonson. Y se propuso establecer un servicio fijo entre Nueva Orleans y San Juan del Norte. Hasta ese momento los pasajeros de Nueva Orleans dependían de las salidas irregulares de tres o cuatro vapores y de numerosos veleros que aprovechaban el auge para entrar ellos también en la tapisca. Con el propósito de iniciar la travesía Vanderbilt compró en Baltimore el *Pampero* y quitó el *Daniel Webster* de la ruta de Nueva York. El *Pampero* partió el 1 o. de Julio de 1852 para San Juan del Norte, comenzando así sus viajes fijos de cada dos semanas desde Nueva Orleans. El valor del boleto en primera era de \$300 dólares, en segunda costaba \$250, y en tercera \$180. Los anuncios de los periódicos de San Francisco decían ahora: -

²⁴ Alta, 15 de Marzo de 1852.

²⁵ Wilson *Gold Rush Steamers*, p. 79.

²⁶ N.Y. Herald, marzo-abril de 1852.

COMPAÑIA DE VAPORES VANDERBILT. PARA NUEVA YORK Y NUEVA ORLEANS, VIA NICARAGUA. BOLETOS PARA VIAJE COMPLETO".²⁷



Vapor Brother Jonathan

Al mismo tiempo que el *Pampero* zarpaba inaugurando la ruta de Nueva Orleans, el primero de las tres nuevos vapores del Pacífico, es decir el *Lewis*, entraba en San Francisco a reemplazar al desaparecido *North America*. Para lo primavera el nivel de la marejada de buscadores de oro había subido al tope, así que el agente naviero en San Francisco esperaba con ansiedad la llegada del *Pioneer* y del *Brother Jonathan*. El capitán del *Pioneer*, dándose cuenta de la falta que hacía su barco, se apuró para hacerlo entrar en servicio cuanto antes. Y hasta tanto llegó su afán que probablemente ello fue causa de la calamidad que luego sucedió.

Tras de doblar el Cabo de Hornos se encontraba el *Pionner* tomando carbón en la bahía de Talcahuano, Chile, cuando un ventarrón le hizo arrastrar las anclas y encallar en una escollera. La avería le abrió una vía de agua tan grande que hasta llegar a Panamá no dejaron de trabajar las bombas, No obstante lo cual su capitán resolvió llevárselo así hasta San Juan del Sur, en donde lo llenó de pasajeros paro San Francisco. Habiendo solido de Acapulco la máquina del *Pioneer* dejó de funcionar y el capitón descubrió que ya no tenía carbón y que, además, a la hélice se le habían desprendido dos aletas. En tan triste situación, sin hélice

²⁷ Picayune, 18 de julio de 1852.

y sin carbón, una mar gruesa comenzó a llenar de tanta agua al barco que las bombas no daban abasto. Para evitar un naufragio, el capitán lo varó en la bahía de San Simón, unas 200 millas al Sur de San Francisco. Dichosamente, el vapor *Seabird*, que iba para San Diego, se arrimó al *Pioneer* y tomando a todos los pasajeros los llevó a San Francisco.²⁸

Con éste ya eran dos los vapores que perdía la Compañía de Vanderbilt, y ambos por culpa de sus capitanes. Las compañías Mail se apresuraron a dar publicidad a esto en los periódicos; mas ello no impidió que la gente siguiera viajando vía Nicaragua. El *Brother Jonathan* llegó en Septiembre sin contratiempos y ocupó su puesto en el Pacífico; Vanderbilt puso en el Atlántico su nuevo vapor *Star of the West* valorado en \$ 250,000 dólares. Los vapores que en el otoño zarparon de Nueva York llevaban con frecuencia más de 500 pasajeros. El aumento del número de emigrantes eliminó la necesidad de competir entre las rutas de Nicaragua y Panamá, y a fines del otoño los precios de todas las líneas navieras subieron hasta muy cerca de \$300 dólares en primera clase, \$270 en segunda y \$200 en tercera. Entonces Vanderbilt bajó a \$ 150 dólares el pasaje en tercera. Aun cuando en 1851 sólo 1,931 pasajeros habían hecho el viaje a California por la vía de Nicaragua, contra 15,464 por Panamá, para fines de 1852 las cifras revelaban que 10,563 habían preferido la vía de Nicaragua, y 21,263 la de Panamá. Para diciembre de 1852 podía hacerse en veintitrés días y medio el viaje de San Francisco a Nueva York, y la consigna de "a la cabeza de cualquier otra línea" era el grito de guerra que la Compañía de Vanderbilt ponía en sus anuncios. Aunque su proyecto de construir el canal había fracasado, el magnate naviero podía mirar con orgullo el éxito de su ruta de tránsito a través de Nicaragua.²⁹

Cómo se viajaba en aquellos vapores

Poca era la diferencia que había entre los vapores de la Compañía de Vanderbilt y los de la ruta de Panamá. En efecto, aunque diferentes en algunos detalles, todos eran de construcción muy semejante. Un vistazo a la excelente colección de dibujos de Erik Heyl titulada *Early American Steamers* muestra a las claras tal similitud. Con excepción del puente de mando que se proyectaba un poco adelante de la mitad del barco, la cubierta superior corría limpiamente de la proa a la popa. Las escaleras de atrás y de adelante del puente de mando daban

²⁸ *Alta*, 21 de Agosto de 1852

²⁹ *Alta*, 23 de diciembre de 1852; *N.Y. Herald*, 8 de marzo, 16 de mayo, 16 de junio de 1852; Eri B. Hulbert y William W. Walker, "Land of Gold: An ill-fated Journey to California via Nicaragua made by Eri B. Hulbert and William W. Walker in 1852: ", Bancroft Library, Apéndice B.

acceso a los pisos de abajo. La escalera más cercana a la proa conducía al castillo de proa que alojaba a la tripulación. El propio puente de mando servía de alojamiento a los oficiales y también de cuarto de navegación, y a veces daba cabida a un salón de fumar para uso exclusivo de los hombres. El comedor, que era un estrecho salón a lo largo de las terceras partes del vapor, estaba bajo la cubierta superior. Claraboyas y ventiladores dejaban pasar la luz y renovaban el aire del comedor. Los pasajeros de primera y de segunda se reunían allí, no sólo para comer sino también para leer, escribir cartas y conversar, especialmente cuando el relente los obligaba a abandonar la cubierta superior.

Las puertas en hileras de los costados del salón conducían a los camarotes de primera. Había en cada uno de éstos dos o cuatro literas más una alacena encojinada en que podía acomodarse a otro pasajero, los camarotes tenían espejo, lavamanos, botellas de agua y vasos, y también espacio para las maletas. Estos camarotes eran alfombrados y las literas tenían cortinillas que daban cierta privacidad al ocupante, y por una claraboya los refrescaba la brisa marina. Los camarotes de segunda se diferenciaban solamente en que tenían hasta cincuenta literas con cortinillas que las separaban. Por otra parte, los pasajeros de segunda tenían iguales privilegios que los de primera; comían de lo mismo, aunque a veces los hacían comer después de aquéllos. A menudo daban a los pasajeros de primera y de segunda boletos de color blanco o verde para que fueran al comedor en orden alterno. Un día iban primero los de boleto blanco, y otro los de boleto verde.

En la cuadra de los de tercera clase, ubicada debajo del comedor y muy en lo profunda del vapor, iba la mayor parte de los pasajeros. Ringleras de camastros llenaban el recinto desde el piso al cielo raso, y allí los pasajeros vivían en alboroto y confusión sin visos de privacidad ni separación de sexos. Los camastros estaban colocados en hileras de tres en fondo por tres de alto, y la distancia entre uno y otro vecino de arriba y abajo, era de dos pies. Los camastros no eran más que un pedazo de lona tesada entre marcos de madera de seis pies de largo por dieciocho pulgadas de ancho. El ocupante del camastro más distante del pasillo tenía que encaramarse o bajarse de él pasando sobre dos personas. Los pasajeros de tercera debían llevar su propia cobija y a veces hasta sus cubiertos. A la hora de comer se alineaban frente a la puerta de la cocina para llenar sus platos y tazas. Muchos comían acostados en sus camastros o de pies en los pasillos.

Los pasajeros para quienes la vida a bordo era monótona aun en condiciones óptimas, buscaban la mejor manera de matar el tiempo. Muchos iban pertrechados de montones de periódicos y libros para pasársela leyendo, mientras que otros tendían las velas de su fantasía llevada por las volutas de humo de sus cigarros. Nutridos grupos de bebedores de cidra, cerveza, vino o coñac —enfriados con hielo— se juntaban alrededor del bar a discutir graves problemas de política, o simplemente les daba por contarse cuentos. A veces los aficionados a la música entretenían a los pasajeros con melodías o canciones. Los tahúres nunca faltaban

con sus naipes y ruletas en las mesas de comer, siempre que no hubiera comensales, o bien se refugiaban en los camarotes cuando el capitán del barco prohibía los juegos de azar en público.

La comida era el pasatiempo favorito. Al sonar la campanilla que la anunciaba, los pasajeros se lanzaban en tropel a la mesa empujándose en las escaleras. La calidad del condumio variaba con las estaciones del año y con el número de pasajeros a bordo. Llevaban los vapores cierta cantidad de reses, carneros, cabras, pollos y puercos vivos en corrales y chiqueros que tenían en cubierta, así como también peces, cangrejos y langostas en agua de mar. Se abastecían además los barcos de frutas tropicales en el istmo; pero éstas rara vez duraban todo el viaje. A los pasajeros de tercera clase apenas si les daban a probar las carnes y vegetales frescos. Consistía su dieta más que todo de papas, pan, pescado, puerco salado y café. Muchos pasajeros se quejaban del viaje, alegando que tres veces al día se les daba galletas y puerco engusanados; esto para mencionar sólo dos de los muchos reparos que hacían.

La mayor parte de las incomodidades sufridas a bordo eran consecuencia de atestar de pasajeros el vapor, cosa que fue la regla más que la excepción durante los primeros años de explotación de las rutas. Muchos pasajeros de tercera carecían hasta de un simple camastro en que dormir, al extremo de que tenían que echarse sobre un rollo de cuerdas o un tablón en la cubierta. Así las cosas, las condiciones sanitarias tenían por fuerza que ser calamitosas, y no fue rara la vez en que cuatro escusados sirvieran para más de 300 pasajeros. En los días tórridos de verano el compartimiento de tercera y hasta los camarotes de clases superiores eran insufribles, de manera que por las noches podíase ver en el comedor y la cubierta superior un revoltijo de brazos y piernas, en donde hombres, mujeres y niños, tendidos en completa promiscuidad, colmaban el barco meciéndose unos en hamacas colgadas de los aparejos o cualquier gancho y otras tumbados en las escaleras y pasillos. El mareo era regla universal a bordo, y con frecuencia los infelices que forcejeaban por alcanzar la barandilla pasando por entre aquella masa humana no llegaban a tiempo. El limitado espacio del vapor sólo permitía llevar agua potable, de suerte que el baño allí era cosa de otro mundo. En consecuencia, los pasajeros se encontraban pronto viviendo en su propio jugo, lo que, por supuesto, ocurría más en tercera clase que en las otras. En tales condiciones, cualquiera que se enfermara contagiaba a sus vecinos, y así las epidemias de fiebre amarilla y cólera no eran raras. Huelga decir que la

mayoría de los pasajeros esperaba con ansiedad el final de aquellos primeros viajes.³⁰●

³⁰ Oscar Lewis, *Sea Route's to the Gold Fields, the Migration by Water to California In 1849 - 1852* (Nueva York. Alfred A. Knopf, 1949), Págs. 22-37. Franklin Langworthy, *Scenery of the Plains,. Travels in the Cities, Mines, and Agricultural Districts—Embracing the Return by the Pacific Ocean and Central America, in the Years 1850, '52 and '53* (Ogdensburgh, Hitchcock & Tillotson, 1855), Págs. 251-54; E. S. Capron. *History of California,. with a Journal of the Voyage from New York, to Nicaragua, to San Francisco, and Back, via Panama* (Boston, John P. Jewett & Co., 1 854), Págs. 247-48; Kemble, *The Panama Route*, Págs. 121-23; Alexander Holinski, *California et Les Routes Intreceaniques* (Bruselas, A. Lobroue et Compagnie, 1853), Págs. 250 -51; Fish Family Papers, Bancroft Library; John Charles Duchow, *The Duchow Journal a Voyage from Boston 10 California, 1852* (Mallete Dean, 1959), passirn.

Milicias negras y mulatas en el reino de Guatemala (siglo XVIII)

Salvador Montoya

Reproducido de [Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien](#). Descargado el 25 de marzo de 2019. Institut Pluridisciplinaire d'Etudes sur l'Amérique Latine Toulouse.

Montoya Salvador. Milicias negras y mulatas en el reino de Guatemala (siglo XVIII). In: Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien, n° 49, 1987. René Char. pp. 93-104

Resumen: Estudio de la participación del negro y del mulato en las Milicias y Tropas Fijas en el Reino de Guatemala durante el siglo XVIII. Dos tentativas de organizar el sistema de defensas serán realizadas entre 1755 y 1767. La primera de estas reformas — en 1755 — tiende a la consolidación de las milicias locales voluntarias y la segunda — en 1767 — se propuso como objetivo la formación de una fuerza militar profesional. Las características de estas reformas y de la importante integración del negro y del mulato están determinadas por la presencia inglesa y de los zambos-mosquitos en la Costa Atlántica, el clima, la distribución de la población y del estado de las defensas.

Résumé: Etude de l'intégration du noir et du mulâtre dans les Milices et Troupes Permanentes au Royaume de Guatemala. Deux réformes militaires entreprises par les autorités espagnoles, vu l'état des défenses au milieu du XVIIIe siècle, seront l'objet de notre travail: la première réforme aura lieu en 1755 et la deuxième en 1767. Les conditions climatiques, le peuplement et la présence



anglaise et des zambos-mosquitos dans la Côte Atlantique déterminèrent une importante incorporation des noirs et des mulâtres dans l'appareil militaire.

Es quizás durante el siglo XVIII cuando la Corona Española realizó los mayores esfuerzos para organizar un ejército en América. En esta necesidad de organización no estuvo ausente, a medida que el siglo XVIII avanzaba, la voluntad centralizadora de los Borbones. Tales reformas pretendían asegurar un mejor control, una mejor explotación de los territorios americanos y el mantenimiento de estos territorios dentro del Imperio. Así, pues, la formación de un aparato militar en las últimas décadas de dominación colonial, no habían de ser una simple respuesta coyuntural a las amenazas inglesas u otras en el territorio americano.

En lo que respecta a la Capitanía General de Guatemala, la necesidad de reorganizar las defensas militares se plantea, en el contexto novohispano, con anterioridad a la toma de La Habana por los ingleses en 1762 y a las reformas militares puestas en marcha —como consecuencia de dicha toma— a partir de 1764.

El conflicto Inter europeo revistió en la Capitanía General de Guatemala caracteres bien definidos que determinaron la historia colonial de América Central. Así, la dominación inglesa se acentúa en la región de Belice desde 1680 y en 1742 los ingleses se apoderaron de las islas de Roatán, Utila, Guanaja, próximas a las costas caribeñas de la Capitanía, y de los puertos de Trujillo y Omoa. Con estas conquistas, la influencia inglesa sobre los zambos mosquitos — aliados a los ingleses en la lucha contra España — se intensifica, y quedan aseguradas, durante un cierto tiempo, las posiciones geográficas desde las cuales el contrabando podía efectuarse en toda impunidad. Pero la preocupación y la necesidad que representaba la organización de las defensas, la construcción de fortificaciones, y el aumento numérico y cualitativo de las milicias no estaban motivadas solamente por el peligro exterior/interior representado por los ingleses y los zambos mosquitos, ni por la voluntad de poner fin al contrabando. Las sublevaciones indígenas y el mantenimiento del orden interior formaban parte de las preocupaciones de las autoridades coloniales. Así por ejemplo, en 1714, la Audiencia de Guatemala, después de la rebelión de treinta y dos pueblos indígenas de la Provincia de Chiapas, decidió mantener a sueldo cien hombres en armas¹. Y en 1749, frente a la política de la Corona de reducir el número de soldados de la principal guarnición que protegía la ciudad de Guatemala, sostiene que es

¹ Archivo General de Indias (A.G.I.), Sección Audiencia de Guatemala (A.G.), leg. 868, f° 2. El Rey al Presidente de la Audiencia. Buen Retiro, 15 de Abril 1715.

necesaria una compañía de 50 hombres para evitar los desórdenes, agitaciones y frecuentes sublevaciones en el Reino².

Zambos - Mosquitos y el estado de las defensas a mediados del siglo XVIII.

La presencia de los zambos mosquitos constituye un elemento de primer orden para la comprensión de la forma y manifestación que adquirió el aparato militar en el Reino Guatemala. Según el Gobernador de Costa Rica, en una carta fechada el 9 de Septiembre de 1755 y dirigida a la Audiencia, los zambos mosquitos además de realizar robos y daños en las costas de Veraguas, Comayagua, impedían la conquista de Matagalpa y neutralizaban la acción evangelizadora; capturaban gente de color e indios no evangelizados sometiéndolos a la esclavitud o vendiéndolos como esclavos³.

La intensificación de las hostilidades de los zambos mosquitos provocó la decisión de las autoridades españolas de reglamentar las milicias y de reforzar el aparato militar. íntimamente relacionada a esta situación, a las condiciones climáticas de la región en que los españoles debían construir su línea de defensas y al débil poblamiento español en la Costa Atlántica, aumentó la participación del negro y del mulato en las milicias y en el sistema militar español.

Entre 1743 y 1764, el Ingeniero Luis Díez Navarro fue designado por el Rey para visitar el Reino de Guatemala con el objetivo de informarse del estado general del Reino. Y como resultado de esta misión presentó un primer informe en 1745, según el cual, la Provincia de Honduras estaba mal protegida y el Golfo Dulce, hacia donde se dirigían los navíos de registro, carecía totalmente de defensas. El estado de la Provincia de Costa Rica no era mejor : el fuerte de San Fernando — construido en la desembocadura del río Matina en 1676 — era eficaz solamente para controlar el comercio clandestino e inútil, a causa del equipo militar, para rechazar un ataque inglés. A estas condiciones, ya difíciles, se agregaban las dificultades de reclutamiento y un porcentaje elevado de desertiones debidas al clima y a los malos tratos propiciados por los oficiales del fuerte⁴.

² A.G.I./A.G., leg. 873, f° 2, 3, 7. Informe al Rey sobre el restablecimiento de la compañía de 50 soldados. Guatemala, 6 de Diciembre 1749.

³ A.G.I./A.G., leg. 874, f° 1.

⁴ A.G.I./A.G., leg. 351, f° 1, 69. Testimonio del informe hecho por el Ingeniero Luis Díez Navarro, 1745.

A la vista del informe y de las conclusiones de Díez Navarro la Audiencia propuso al Consejo de Indias una serie de medidas : formar una compañía volante de doce hombres bajo disciplina militar para vigilar los caminos utilizados por los contrabandistas; nombrar un « Comandante General de las Fuerzas Armadas de Honduras » acreditado por el ejército español y el envío, desde La Habana de una compañía de treinta soldados de caballería⁵.

Casi veinte años después la organización militar del Reino de Guatemala no había tenido un progreso real : sistema de fortificaciones sin desarrollar o estacionario, como el fuerte de Omoa, cuya construcción no había sido terminada en 1769. También el fuerte de la Concepción, en el río San Juan — punto estratégico importante — se encontraba en 1767 en un estado lamentable, casi abandonado y expuesto a los ataques de los zambos mosquitos e ingleses. Por otra parte el fuerte de San Felipe situado a la entrada del Golfo Dulce y destinado a la defensa del eje comercial La Habana-Guatemala, carecía casi de armas : 37 cañones de bronce (27 inútiles y 10 de pequeño calibre), más 200 balas de cañón sin pólvora. Armamento suficiente para contener a los indios, según la Audiencia, pero insuficiente para detener un ataque de una potencia marítima⁶. El estado de las defensas era idéntico en el resto del Reino : en la ciudad de Guatemala, sede de la Audiencia, en Sonsonate — importante puerto del Pacífico —, en toda la Provincia de Nicaragua, en el Petén, no existían más que algunos fusiles y cañones pequeños.

Reformas del aparato militar colonial

Es comprensible, a la vista del estado en que se encontraba el sistema de defensas, el interés de las autoridades españolas de Guatemala de reorganizar el sistema militar en el que prevalecía una actitud propia al siglo XVI: eficaz contra los indígenas pero inadaptado contra los ejércitos de una potencia europea. Dos soluciones serán puestas en marcha, la primera en 1755 y la segunda en 1767. La primera será la del Presidente de la Audiencia, Arcos y Moreno, quien sin rechazar la participación de tropas españolas, consideró que el esfuerzo debía concentrarse en reglamentar, disciplinar y preparar militarmente las milicias locales voluntarias. El otro proyecto será decidido luego de la toma de La Habana por los ingleses en 1762 teniendo como objetivo la formación de una fuerza militar « profesional » con soldados españoles traídos directamente de Europa y soldados reclutados entre los habitantes.

⁵ A.G.I./A.G., leg. 564. Proposición de la Audiencia para formar en Omoa una compañía volante. Consejo de Indias, 15 de Junio 1745.

⁶ A.G.I./A.G., leg. 873, Estado de las fortificaciones y otras defensas del Reino de Guatemala, Octubre 1769.

El Reglamento de 1755

El 17 de Febrero de 1755, el Presidente de la Audiencia, Don Arcos y Moreno, presentó ante el Rey un Reglamento destinado a organizar las milicias y a evitar que los puestos de milicianos fuesen ocupados por personas « ...poco estimables... ». Proponiéndose, entonces, en el Reglamento, escoger como oficiales y suboficiales personas honorables : el artículo V del Reglamento precisaba que los sargentos y cabos debían ser escogidos entre los españoles (término que englobaba probablemente a los criollos), dándole preferencia a los que hubiesen servido al Rey en tropas sometidas a métodos y reglamentos militares. Otro objetivo del Reglamento era evitar la mezcla entre las diversas castas y, para ello en el artículo VI se contemplaba la formación de un batallón de mestizos y mulatos. En total las milicias debían estar formadas por 12 compañías con 53 hombres cada una incluido el sargento, los cabos y el tambor. Y en el Informe General presentado por el Presidente de la Audiencia, el 20 de Agosto de 1756, el Cuerpo de Infantería estaba compuesto de 19 regimientos y el Cuerpo de Caballería 8 : en total los dos cuerpos mencionados contaban 1688 oficiales y suboficiales y 31 445 milicianos⁷.

Sin embargo la simple organización de las milicias con métodos militares y un reglamento no fueron suficientes para detener la acción de los zambos mosquitos ni para interrumpir el contrabando. En 1761, las autoridades constatan que las milicias locales voluntarias no se adaptan a una guerra ofensiva a pesar de ser el instrumento necesario a la defensa del territorio⁸. Tomar otras medidas se convierte en necesario sobre todo después de la toma de La Habana por los ingleses en 1762. Para aplicar el plan de reestructuración del aparato militar se imponía : perfeccionar la artillería, movilizar más hombres, aprovisionarlos de armas y darles una preparación militar adecuada. La fuerza militar de base debía comprender regimientos de soldados « profesionales » traídos desde España completados con soldados reclutados en las milicias. En ese sentido, la Corona era favorable al reclutamiento de habitantes de la región y organizar un cuerpo

⁷ A.G.I./A.G., leg. 871. Informe del Presidente de la Audiencia sobre el reglamento de milicias. Guatemala, 17 de Febrero de 1755. E Informe General sobre las milicias de Infantería y Caballería. Guatemala, 20 de Agosto 1756.

⁸ A.G.I./A.G., leg. 875. Petición del Presidente de la Audiencia sobre fortificaciones, armamento y salario de la tropa. Guatemala, 30 Septiembre 1761.

militar, sometido a un estricto reglamento y disciplina para darle una mayor dignidad social y competencia profesional⁹.

Para el entonces Presidente de la Audiencia, Don Pedro Salazar, el núcleo de las defensas del Reino debía estar constituido por los batallones de tropas veteranas, en otros, términos, batallones de soldados españoles europeos. En esta perspectiva se sitúa el informe hecho el 30 de Octubre de 1765, en el que se señaló que en todo el Reino existían solamente dos compañías de Veteranos de Infantería — con 30 hombres cada una y dos oficiales — y 50 soldados Veteranos de Caballería; solicitando un año después que la caballería fuese aumentada con 150 hombres y se enviasen desde España « ...algunos batallones de veteranos de infantería... »¹⁰. Por otra parte, el Presidente de la Audiencia emitió una reserva de peso al considerar, como imposible, el aumento de las tropas « profesionales » con los habitantes de la región, a causa del número reducido de españoles europeos y de la gran cantidad de criollos, mestizos, mulatos e indios¹¹.

Pero el proyecto de traer tropas « profesionales » al Reino de Guatemala era en definitiva costoso, sobre todo en tiempos de paz, y en una región cuya importancia económica y estratégica era bastante relativa. Los cambios eran difíciles de aplicar, además, a causa de la realidad colonial del Reino de Guatemala : todavía en 1764 la guarnición del fuerte San Juan estaba formada de soldados negros y mulatos, lo que significaba que la Corona no había podido modificar la composición de la guarnición introduciendo soldados españoles. Vinculado esto último a las enfermedades y las continuas deserciones de los soldados enviados desde España a regiones de clima malsano, como Omoa, Matina y Río de San Juan¹². Así, a pesar de las reticencias del Presidente de la Audiencia, las realidades americanas y las debilidades de la Corona se impusieron en la organización del aparato militar. Se optó por constituir un ejército permanente y « profesional » cuyas base fundamental estaría formada por un reclutamiento local. Esta opción que no excluía ni las tropas españolas enviadas desde España ni las milicias debió facilitar la incorporación de los criollos y mestizos en la profesión militar. Pero,

⁹ Ver sobre la necesidad de las milicias y la creación de milicias permanentes en Nueva España el artículo de Vega Josefa, « Milicias y Sociedad a finales del siglo XVIII. El caso de Michoacán », in : Revista de Indias, 1985, vol. XLV, núm. 175, pp. 52-69.

¹⁰ A.G.I./A.G., leg. 873. Informe del Presidente de la Audiencia sobre las tropas veteranas. Guatemala, 30 de Octubre 1765.

¹¹ *Ibidem*. Pedido del Presidente de la Audiencia reclamando el envío de batallones de tropas veteranas. Guatemala, 31 de Julio 1766.

¹² A.G.I./A.G., leg. 877. Testimonio del decreto del Gobernador de la provincia de Nicaragua. León, 13 de Noviembre 1766.

sobre todo, dio a los negros libres, mulatos e incluso a los negros esclavos una vía de integración en la sociedad colonial de la Capitanía General de Guatemala¹³.

El Mulato en las milicias y tropas permanentes

Ya en el informe de 1745 el Ingeniero Díez Navarro señaló la presencia del negro y del mulato no sólo como habitante de la región costera del Atlántico y del Pacífico sino, también, como miembro de las fuerzas militares. Si el Ingeniero consideró como inútil la fortificación del puerto de Trujillo no fue solamente por lo inhabitado y lo lejano de la ciudad de Guatemala. Otro elemento entró en consideración : las gentes que debían servir como soldados eran en su mayoría mulatos de Sonaguera y Olancho que tenían relaciones amistosas con los ingleses y participaban, además, en el comercio ilícito. Por otra parte los soldados del fuerte del Río San Juan, Provincia de Nicaragua, eran en su mayoría negros y mulatos — originarios de Granada — enrolados a la fuerza. También constató Díez Navarro en el interior de la misma Provincia de Nicaragua, la existencia al borde del « Camino Real » de varios pueblos de mulatos que se habían constituido ellos mismos como soldados de la costa. Esto les permitía escapar al pago del tributo.

Por lo tanto el Reglamento del 17 de Febrero de 1755 y el artículo VI que contemplaba la formación de un batallón de mestizos y mulatos era la confirmación legal de la inserción del negro y del mulato en las milicias. De acuerdo con el artículo VI las compañías de mulatos y mestizos fueron reglamentadas de manera idéntica a la de los españoles. Así los mulatos y los mestizos disfrutaban, de acuerdo con el Reglamento, en tiempo de guerra o luego de una inscripción a causa de la amenaza de un enemigo, de privilegios militares : dependencia en los asuntos civiles y criminales de los tribunales militares. Los mulatos y los mestizos eran incorporados a las milicias a los 18 años cumplidos, pero podían inscribirse en lista aparte, a partir de los 14 años. Y de acuerdo con otra disposición, los batallones de mulatos y mestizos, en las formaciones y desfiles debían ubicarse detrás de los « blancos ». El Reglamento contempló algunas precauciones : los oficiales de dichas compañías debían vigilar para que los milicianos no interviniesen en el contrabando y otras actividades extralegales.

¹³ En 1762, participaron en la defensa de La Habana el « Batallón de Morenos libres » — con 417 hombres — y el « Batallón de Pardos libres » que comprendía 882 soldados. Ver al respecto Deschamps Chapeaux, Pedro, Los Batallones de Pardos y Morenos Libres, La Habana, Instituto Cubano del libro, 1976, pp. 40-47. El papel jugado por los negros y mulatos en la defensa de La Habana influyó a las autoridades de Guatemala.

Si las compañías de infantería y de caballería no se presentaron, en el Informe General de 1756, divididas de acuerdo a las castas, podemos suponer que la participación del negro y del mulato era importante no sólo en las milicias sino también en las fuerzas permanentes : en 1758 el Presidente de la Audiencia estimó que la utilización de los habitantes de los puertos era indispensable para formar las guarniciones. Y solicitó, de manera específica, que las Tropas Fijas de Omoa fuesen organizadas con sus habitantes — en su mayoría negros y mulatos — y esto a causa de la falta de resistencia de los « ...europeos al clima... »¹⁴. Y para 1767 el mulato será, sin ninguna duda, el componente esencial de las milicias.

Las Milicias y las Compañías de Mulatos en 1767.

En el « Estado General de las Milicias » — de Diciembre de 1767 — que presentó la Audiencia, sobresale, de manera evidente, la importancia del mulato — y quizás del negro — en dicha institución militar. De acuerdo con el « Estado General », las milicias de infantería tenían 21 814 hombres inscritos y las de caballería 8 927, es decir, un total de 30 741 efectivos repartidos en 527 compañías : los mulatos estaban reagrupados en 236 compañías de infantería y 88 de caballería, con un total de 324 compañías que representaban un porcentaje de 58,17 %. En cambio sólo 109 compañías de infantería y 75 de caballería estaban formadas por « españoles » : 33,03 %. También los mulatos sobrepasaban en número a los mestizos quienes estaban integrados en 49 compañías lo que significaba en porcentaje sólo el 8,8 %. Los mulatos estaban presentes en todas las ciudades, Alcaldías Mayores, Gobernaciones y Corregimientos de la Audiencia y pocos eran los lugares en que las compañías de españoles - criollos y mestizos reunidas superasen en número a las compañías de mulatos. Así por ejemplo la Alcaldía Mayor de San Salvador, con 69 compañías de españoles y criollos que superaban ampliamente a las 29 compañías de mulatos. En la ciudad y valles de Guatemala las compañías de españoles y criollos eran el doble : 34 contra 17 compañías de mulatos. Y en Chiapas éstos eran superados solamente en 1 compañía : 15 contra 14 de mulatos. El caso de la Provincia de Costa Rica es excepcional a doble título : no solamente las 5 compañías de mulatos son superadas por las 13 compañías de españoles-criollos sino que además lo son por las 17 compañías de mestizos.

El mayor número de compañías mulatas se ubicaban en la Gobernación de Comayagua, 38 compañías, seguida por las 29 compañías de la Alcaldía Mayor de San Salvador. El menor número, en cambio, se situaba en Nicoya, la Provincia de Costa Rica, Subtiava, Matagalpa y sobre todo en la Alcaldía Mayor de Sololá con una sola compañía. En once lugares la única fuerza de milicias eran las compañías de mulatos : en las Alcaldías Mayores de Sonsonate, Quezaltenango, Soconusco,

¹⁴ A.G.I./A.G., leg. 874. Carta del Presidente de la Audiencia, 30 de Noviembre de 1758.

Totonicapán, Verapaz, Suchitepeque, Sololá y en los Corregimientos de Nicoya, Realejo, Subtiava, Matagalpa¹⁵.

La importancia de las milicias mulatas era evidente y el Inspector General de las Milicias de Cuba y Puerto Rico — a quien le fue enviado el « Estado General » — emitió dos reservas importantes : el número de mulatos era excesivo y consideró necesario respetar una proporción entre las tropas de veteranos, europeas, que se encontraban en América y las milicias. Según el Inspector, el Rey, no poseía en la Audiencia de Guatemala « ...ninguna fuerza capaz de dominar una insurrección popular... » y las milicias, por falta de oficiales europeos y de disciplina, eran ineficaces para rechazar una invasión enemiga¹⁶. De nuevo quedó planteado el problema de la eficacia de las milicias pero esta vez es diferente : las milicias son incapaces de detener a un enemigo exterior, y en caso de levantamiento popular, interno, las únicas fuerzas capaces, y dignas de confianza, serían las fuerzas veteranas - europeas.

La eficacia de las Milicias Mulatas

Frente al temor de una insurrección popular y la desproporción entre las compañías mulatas y las fuerzas veteranas el punto de vista de las autoridades españolas en Guatemala era diferente : la eficacia de las milicias era relativa. Los mulatos no se acostumbraban a las armas de fuego ni aun para su uso personal. Hasta tal punto los mulatos no se adaptaron a las armas de fuego, que pasaban muchos años, sin que se verificase un solo delito perpetrado con ellas. Las únicas armas utilizadas por los mulatos eran las armas blancas, fabricadas en el país y poco útiles para la guerra. A la inadaptación de los mulatos se agregó la carestía de armas de fuego que no alcanzaban ni para un tercio de las milicias mulatas : los fusiles con los que se instruía a los mulatos no alcanzaban para todos e incluso los ejercicios se realizaban sin fusiles ya que éstos existían únicamente en las ciudades principales. La caballería de mulatos se encontraba en idéntico o peor estado, inapta para cualquier expedición por carecer de disciplina y oficiales, y por la dificultad de los mulatos de tener y mantener caballos disciplinados¹⁷.

¹⁵ A.G.I./A.G., leg. 871. Informe General sobre las Milicias de Infantería y Caballería del Reino de Guatemala, 1º de Diciembre de 1767.

¹⁶ A.G.I./A.G., leg. 871, fº 2. Informe de Alejandro O'Reilly al Rey sobre la solicitud del Presidente de la Audiencia de Guatemala. 23 de Abril de 1768.

¹⁷ A.G.I./A.G., leg. 871. Respuesta del Presidente de la Audiencia a la Ordenanza Real del 21 de Junio de 1768 sobre las Milicias del Reino. Guatemala, Noviembre de 1768.

Cabe entonces preguntarse ¿ cuál era el interés de mantener las milicias y de formar compañías de mulatos ? El estado de las milicias, tal como lo describe el Presidente de la Audiencia, nos da una idea más exacta del papel de aquéllas y por ende de la función de los mulatos. En realidad las Tropas Veteranas se reducían a 60 soldados acantonados en la capital y estaban destinados a proteger el Real Palacio, la Caja Real, la Casa de la Moneda, el Estanco del Tabaco, la Casa de la Pólvora y actuaban, incluso, como auxiliares de la justicia. Para la seguridad de las demás ciudades y poblaciones no existía otra fuerza que las milicias : eran el único recurso para la seguridad del Reino y aun de la capital a pesar de la presencia en ésta de la Tropa Veterana. Y las milicias del Reino de Guatemala estaban formadas por 58,17 % de compañías mulatas. Surge por lo tanto, a la vista de esta realidad, otra pregunta : b cuál era el interés de los mulatos en participar en las milicias y qué política de atracción aplicó la Corona?

Las Milicias Mulatas y la Integración Social.

El esfuerzo de los mulatos para incorporarse, por ejemplo, a las milicias de caballería era evidente : los caballos, según el Presidente de la Audiencia, no les eran accesibles a los mulatos por ser muy pobres. Y, a pesar de .la pobreza, se alistaban confiados en que sus familiares y amigos les prestarían un caballo los días de ejercicios¹⁸. La importancia de la participación de los mulatos tiene, entonces su explicación, en el interés manifestado por éstos hacia las ventajas, honores y privilegios inherentes a la calidad de miliciano. Interés que se vio acrecentado por la posición del mulato y del negro libre en la jerarquía social : situados por debajo del mestizo, a causa de su origen esclavo, su ingreso en las compañías de mulatos y pardos les debió facilitar la obtención de las « cédulas a sacar ». El prejuicio creciente, durante la segunda mitad del siglo XVIII, contra el mulato estimuló, también, su ingreso en las milicias.

Además, en su afán de reorganizar el aparato militar y a causa del papel jugado por los Batallones de Pardos y Morenos en la defensa de Cuba, la Corona extendió a los milicianos negros y mulatos los privilegios otorgados tradicionalmente a los miembros españoles del ejército regular : el fuero militar que les permitía escapar a la justicia civil. Tales reformas permitieron al oficial de las milicias disfrutar de los derechos, honores y consideraciones otorgados al oficial del ejército regular. También aumentó el prestigio social del miliciano, lo cual generó sin duda alguna, un mayor interés por incorporarse a las milicias. Pero en lo que concierne a los territorios bajo jurisdicción de la Audiencia de Guatemala, los mulatos habían comprendido, desde mucho antes, las ventajas y honores de ser miliciano aunque solo consistiese en el hecho de participar en los

¹⁸ *Ibíd.*

desfiles militares o de ventajas más materiales como evitar el pago del tributo autonombrándose « soldados de la costa ».

Es indudable, entonces, que la participación de los mulatos en las milicias les aportó ventajas económicas — como escapar al tributo — sin embargo el problema mayor de los mulatos era el de integrarse en la sociedad colonial del siglo XVIII, una sociedad de castas. Así a lo largo del siglo el mulato acrecentó su participación en las milicias hasta constituir casi los dos tercios de éstas. Pero paralelamente el mulato y el negro se integraron en las tropas permanentes de las guarniciones de las costas convirtiéndose así en un elemento esencial del sistema militar colonial. La Corona encontró en el sector mulato-negro libre, un elemento de confianza, que buscaba su integración en la sociedad colonial.●