
ENSAYOS



Editor: Dr. Alberto Bárcenas

barcenas@web.de

Mobil: 0176 50 45 02 97

Anrufbeantworternr: +49 5652 - 91 91 93

Revista de Temas Nicaragüenses pretende, no sólo ser una revista académica con revisión editorial, sino también una revista enciclopédica. La sección ENSAYOS contiene todas las temáticas posibles de una revista generalista. Demuestra el carácter enciclopédico de RTN, y su ventaja sobre las revistas de especialidades para un lector interdisciplinario. Los artículos por publicar deberán cumplir con la política editorial de la RTN y, aunque reflejen la visión subjetiva del autor; intentarán ser ecuánimes, evitar las apologías de cualquier índole y promover los valores culturales nicaragüenses.

El logotipo es una reproducción en negro de la serpiente emplumada que se encuentra en la Laguna de Asososca, Managua. Quetzalcóatl representa la sabiduría. ■



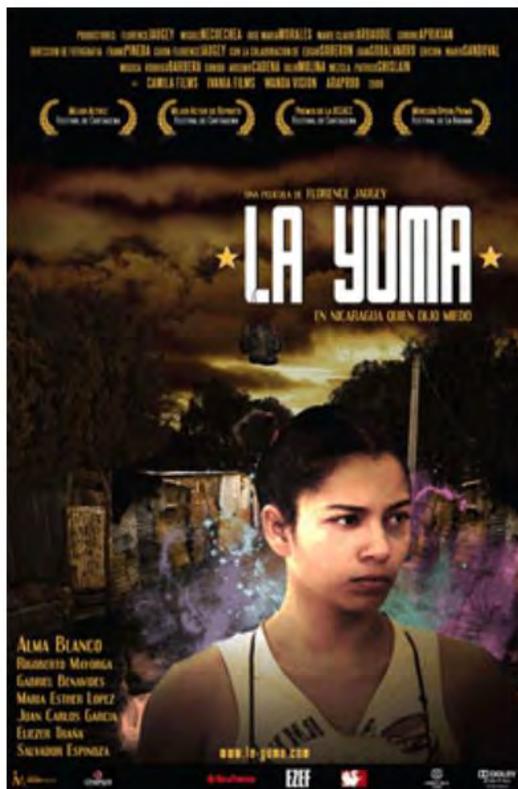


La Yuma

Karly Gaitán

autora@karlygaitan.com

La Yuma, película dirigida por Florence Jaugey, cineasta francesa radicada en Nicaragua desde 1989, abre las puertas hacia una nueva cinematografía nacional, pero deja entrever sus **desaciertos con “fallas de actuación” y con un final no tan convincente**, según información recogida por la escritora Karly Gaitán, miembro directivo de la Fundación para la Cinematografía y la Imagen (FUCINE).



El filme, sin embargo, se constituye en un largometraje aceptado y aplaudido por la audiencia.

Nicaragua esperó veintiún años para volver a tener en sus salas de cine un largometraje de ficción nicaragüense. La Yuma, exhibiéndose desde el 6 de mayo pasado, ha llenado de expectativas al gremio cinematográfico, teatral, televisivo, periodístico, universitario y del público general, porque antes de presentarse en el país había ganado nueve premios en distintos festivales internacionales de cine, tanto en América como en Europa, y recibió una publicidad bien lograda en los medios de comunicación más influyentes.

La historia de La Yuma trata sobre una joven pandillera que vive en un barrio marginal de Managua, su hermano le roba una mochila a un estudiante universitario,

ella lo ve todo desde la acera de enfrente y se decide a entregar a su dueño un disco compacto con información importante, que estaba dentro de la mochila. Ernesto, como se llama el muchacho, le agradece el gesto, la invita a salir y se hacen novios. Al mismo tiempo que Yuma se enfrenta a la violencia y al estilo de vida decadente que se desarrolla en su barrio y en su hogar, decide entrar a una escuela de boxeo con el objetivo de algún día pelear profesionalmente. Alrededor de la historia principal otras historias se tejen, como la del bailarín streap-tease

y entrenador de gimnasio con la dueña de la tienda en donde Yuma trabaja, la de su madre con un marido haragán y violento, la de su amiga, un travesti que se prostituye, la de la pandilla con sus planes de asaltos y otros hechos vandálicos, la de Ernesto con su novia de la universidad, la de sus hermanos menores, y otras más de tercer orden. Todas ellas están unidas en el argumento con una continuidad dramática compuesta de acción y humor, tan bien lograda que desmitifica la creencia popular de que el cine nicaragüense está lleno de problemas sociales y de dramas, los que ya no se quiere ver en una pantalla de cine.

Entre los comentarios más importantes recibidos por espectadores entrevistados a la salida de varias funciones de La Yuma, encontramos positivos y negativos. Los negativos: que es inverosímil que un muchacho fino de clase media vaya a enamorarse a primera vista de una muchacha pandillera, mal vestida, mal hablada y de personalidad agresiva; que el final no se entiende totalmente porque es muy subjetivo; que no ven que sea una historia de éxito el hecho de que Yuma termine peleando en un circo pobre de barrio, que hubiese sido más creíble si ganaba un premio importante de boxeo y se decidiese a pelar en campeonatos reconocidos; que no gusta la actuación de Ernesto (interpretada por Gabriel Benavides). Los positivos: no creían ver un film de esa calidad en el cine nacional si éste sólo habla de temas sociales tristes; esperan más producciones nacionales y que mientras sean buenas las van a apoyar en la taquilla; que en Nicaragua hay talento y las instituciones pueden verlo con La Yuma y sería bueno que se animaran a apoyar el arte; que si los cineastas quieren apoyo deben hacer obras buenas que valga la pena financiar y apoyar en todos los aspectos de su producción.

La Yuma, además de revivir la cinematografía nacional y provocar una franca reconciliación entre un público reacio que no cree en el cine nicaragüense y la producción fílmica del país - hecho que se ha sentido en sus semanas en cartelera -, rompe con un esquema que a lo largo de la historia del cine nacional ha procedido de una forma obediente con su tiempo porque lo que en Nicaragua se ha filmado de ficción ha estado ligado a una escuela, a una época o a una corriente exclusiva. Por ejemplo, en los años veinte se filmaba películas de producción extranjera cuyos argumentos trataban sobre cosas que ocurrían a campesinos; en los años treinta la ficción norteamericana filmada en tierra nicaragüense muestra a los marines de la US. Corp o temas de guerra mezclada con romance, muy al estilo hollywoodense; en 1957 Benjamín Zapata filma el primer largometraje de ficción realizado por un nicaragüense, con un tema cultural del momento: el abuso de poder de los terratenientes o de las autoridades hacia el pueblo.

En la década de 1970 vemos dos películas, también obedientes con su tiempo, pero dirigidas hacia dos temáticas distintas: el fanatismo religioso, con el

film Milagro en el bosque (1972) y la rebeldía de la juventud ante las imposiciones de sus familias y de la Iglesia Católica, con Señorita (1973). En los años ochenta, el tema se dividió en dos líneas: la histórica-bélica con producciones extranjeras como El señor presidente (1983), Walker (1987) y Sandino (1989); y la bélica-política con Manuel (1984), Que se rinda tu madre (1985), El esbozo de Daniel (1985), El centerfielder (1986), Mujeres de la frontera (1987), El hombre de una sola nota (1988) y El espectro de la guerra (1989), todas dirigidas por nicaragüenses. Después de 1990, la producción documental como la de ficción, mayoritariamente abordó el asunto social, cuyos temas estaban dirigidos hacia los sectores de riesgo, que eran apoyados y atendidos por los organismos no gubernamentales. Estos organismos regían la corriente cinematográfica, ya que financiaban proyectos de cineastas sólo si éstos producían obras que tocasen los temas que tenían que ver con sus proyectos filantrópicos, por los que concebían su razón de ser, como la violencia familiar, el SIDA, el embarazo adolescente, el abuso sexual, la desnutrición, el aborto, el cáncer, etc. Por otra parte, fue diversa, entre los que encontramos La canción de Carla (1996), Cinema Alcázar (1997) y Blanco Organdí (1998).

En la década del 2000 encontramos una serie de cortometrajes de ficción que se pueden entender como ensayos dirigidos hacia lo que Nicaragua busca, es decir, el rompimiento con una temática y una línea esclavizada a temas que los espectadores en general no quieren ver ya más en el cine, pues el cine es concebido en estos tiempos como un medio de diversión y entretenimiento, no como un sistema para sufrir por la realidad social, y cada vez que el público estudiante y profesional joven –sector fuerte que mantiene la taquilla nacional– ha ido a ver cine nicaragüense, siente que no ha sido precisamente para divertirse. Esto ha creado en ellos una mala imagen y cierto escepticismo hacia el audiovisual nicaragüense. Entre estos cortometrajes están: Los gallos no lloran (2004), Brisa Nocturna (2006), Orión (2007), Historia de amor con final anunciado (2007), La arrabalera (2007), El ladroncito (2008), Corre (2008) y otros. La Yuma rompe de manera definitiva todas esas barreras y abre las puertas hacia una nueva cinematografía nacional que aspire a premios internacionales, éxitos de taquilla, el llamado de atención de la crítica seria y objetiva y el financiamiento tan deseado. Así con sus desaciertos de fallas de actuación, un final no tan convincente para la mayoría de su público y otros elementos artísticos que no a todos les gusta y lo ven como defectos, este largometraje ha sido aceptado, aplaudido y comprendido. La cinematografía nacional ha inaugurado un punto de partida hacia un nuevo tiempo y un nuevo cine nicaragüense: en temáticas, estilo, corrientes artísticas y comerciales.

CREDITOS

Fotografías tomadas de <http://www.la-yuma.com/blog/> y www.la-yuma.com

APENDICE

CAMILA FILMS

En 1989, junto con Frank Pineda un cineasta nicaragüense y su socio, establecen en Managua, Camila Films Production Company, una compañía de cine independiente, que dirige y produce varios cortometrajes y documentales, y un largometraje La Yuma (2010). Un segundo largometraje titulado Pantalla desnuda (2014), título original en español La Pantalla Desnuda.

El cine de Jaugey se ha centrado en la gente pobre de Nicaragua, como su cortometraje Cinema Alcázar, ganador del Oso de Plata en la Berlinale (1998) el primero para Nicaragua. Este documental trata sobre las personas que viven en las ruinas de un cine destruido por un terremoto de la década de 1950 ubicado en el centro de Managua. El documental La isla de los niños perdidos (2001), título original en español La Isla de los Niños Perdidos, filmado en la cárcel y ganador del Premio Sociedad de Autores en el Festival Internacional de Documentales Cinéma du Réel de París en 2002. [cita requerida]

Uno de sus últimos trabajos, un documental titulado Engaño (2012), título original en español El engaño, retrata la vida de siete mujeres que sobrevivieron a la trata de personas y cómo luchan para hacer frente a sus experiencias que llevaron a algunas de ellas a trabajar para centros de riesgo para niñas. En el documental Jaugey viaja por Centroamérica exponiendo las condiciones de violencia contra las mujeres.

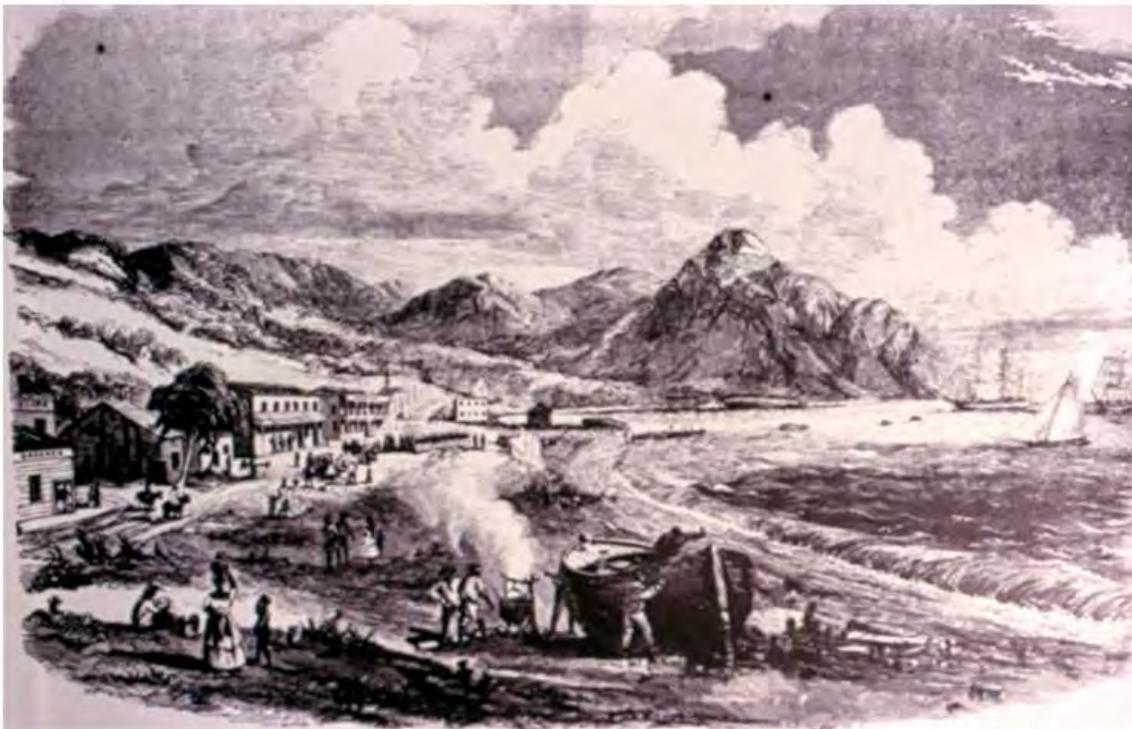
En 2009, Jaugey dirigió un drama, su primer largometraje, titulado La Yuma. La película fue seleccionada como la entrada nicaragüense a la Mejor Película en Lengua Extranjera en la 83ª Entrega de los Premios de la Academia, pero no llegó a la lista final. Esta película fue el primer largometraje de Nicaragua en 20 años, según lo informado por el Banco Mundial en un documento titulado La proyección del desarrollo de Lewis, Rodgers y Woolcock. Se espera que su segundo largometraje, La Pantalla Desnuda (La pantalla desnuda) se estrene en 201

Sobre La Guerra Nacional Contra Los Filibusteros En Nicaragua

Eddy Kühl Arauz

Miembro de la Academia
Nicaragüense de la Lengua, y de la
Academia de Geografía e Historia de
Nicaragua

Eddy@selvanegra.com.ni

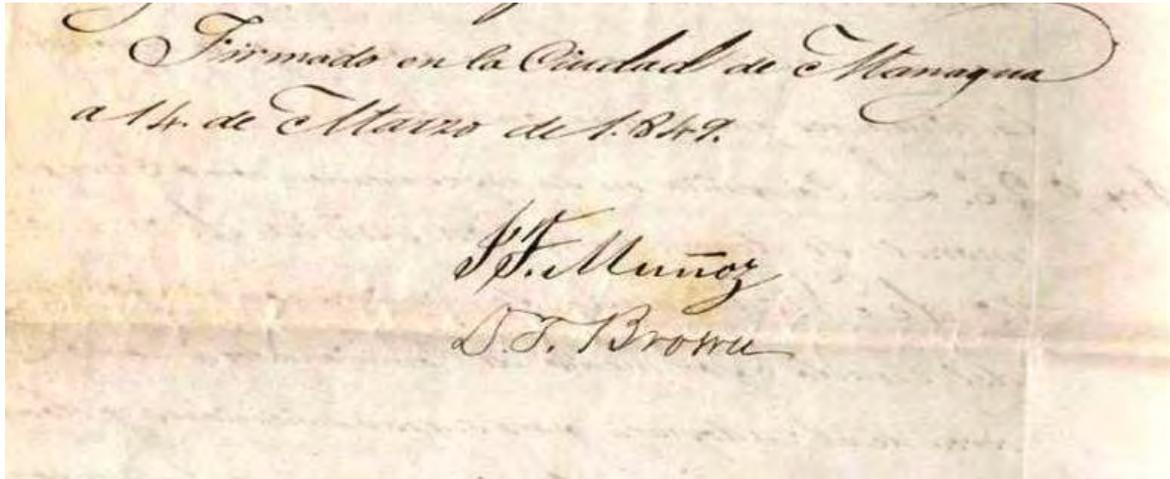


Dibujo a plumilla, reproducido del [blog de Luis Miguel Olivares Merlos](#)

**WALKER TOMÓ NICARAGUA EN SOLO CUATRO MESES, Y FUE "ELECTO"
PRESIDENTE EN UN AÑO.**

Cuando un lector lee sobre el fenómeno Walker en Nicaragua durante el siglo XIX se sorprende que en Nicaragua un partido político para derrotar al otro haya firmado contrato con un tal Byron Cole, sureño esclavista (contrario al liberalismo contemporáneo), quien luego vendió el contrato a otro sureño, William

Walker con vino con sus 57 mercenarios.



Los hechos sucedieron así:

Agosto de 1854. Francisco Castellon firma con Byron Cole un contrato para traer 200 mercenarios bajo el disfraz de colonos.

Cole vende a Walker el contrato en California en marzo de 1855.

El 16 junio 1855 Walker desembarcan en El Realejo 58 filibusteros.

Nicaragua tenía 250,000 habitantes, solo el 1 % eran estudiantes.

Castellón envía al coronel Félix Ramírez (luego, padre adoptivo de Ruben Dario) a recibir a Walker y sus hombres en El Realejo, pues el General Muñoz protesta a Castellon la intervención de mercenarios como Walker.



Francisco Sacasa jefe de los flecheros muere en San Jacinto

Walker y sus hombres reciben de Castellon la ciudadanía nicaragüense según la constitución de 1838

El 30 junio Walker recibe de Castellon el grado de coronel, le autoriza formar un cuerpo armado (independiente del ejército de Muñoz) formando así la Falange Americana.

74

DISTRICT OF NEW-YORK—PORT OF NEW-YORK.

I, *Richard Olmsted* do solemnly, sincerely, and truly that the following List or Manifest of Passengers, subscribed with my name, and now delivered by me to the Collector of the Customs for the District of New-York, contains to the best of my knowledge and belief, a just and true account of all the Passengers received on board the *Brig Frost* whereof I am Master, from *Sisal*

Sworn to the *28 July* 184 *3* before me, *Richard Olmsted*

List or Manifest of all the PASSENGERS taken on board the *Brig Frost* whereof *Richard Olmsted* is Master, from *Sisal* burthen *153 1/2* tons.

NAMES.	AGE.		SEX.	OCCUPATION.	The country to which they severally belong.	The country in which they intend to become inhabitants.	Died on the voyage.
	Years.	Months.					
<i>Robert Morris</i>	<i>26</i>	<i>2</i>	<i>male</i>	<i>Merchant</i>	<i>United States</i>	<i>United States</i>	
<i>J. N. Smith</i>	<i>35</i>		<i>do</i>	<i>Ship master</i>	<i>Licto</i>	<i>Ditto</i>	
<i>J. Trinidad Alvarez</i> <i>Servant</i>	<i>32</i>		<i>do</i>	<i>Military</i>	<i>Central America</i>	<i>Guatemala</i>	
<i>Martin Berja</i>	<i>22</i>		<i>do</i>	<i>Servant</i>	<i>do</i>	<i>do</i>	

El 23 junio de 1855 Walker con su gente zarpan en el Vesta hacia las costas de Rivas.

El 18 agosto 1855, el General Trinidad Muñoz es asesinado bajo la velada dirección de Walker: "Cayo asesinado por la espalda por uno de sus propios soldados. Jose Maria Herrera, viejo compinche de Valle- Valle odiaba a Muñoz y deseaba "lavar la mancha" de la "traición" de Ramirez a Walker. ("El Predestinado", por Alejandro Bolaños, p.)

"Eliminado Muñoz, el 23 de agosto de 1855, Walker zarpa de nuevo de El Realejo en el Vesta, con la Falange y fuerzas auxiliares nativas que Valle reclutó en Chinandega para ocupar el camino del Tránsito en el Departamento Meridional y de allí a toda Nicaragua"

El 13 de octubre Walker toma de Granada por sorpresa

El 22 de octubre Walker fusila al ministro Mateo Mayorga

El 8 de noviembre Walker fusiló al General Ponciano Corral

Finalmente, el 12 junio 1856 el presidente Patricio Rivas rompió con Walker y huyó a Chinandega.

El 22-24 junio 1856, Walker es electo presidente en una farsa electoral

El 12 de julio, 3 semanas después, Walker toma posesión como presidente de Nicaragua, en Granada.

EXISTIERON TRES EJÉRCITOS NICAS CASI SIMULTÁNEOS EN 1855

Durante la Guerra Nacional contra los filibusteros en 1855-57, participaron tres ejércitos nicaragüenses con tres diferentes jefes.

1. El Ejército Democrático, liberal de Leon, liderado por el General J. Trinidad Muñoz, criollo nica nacido en Granada, pero educado militarmente en México.

2) El ejército Legitimista, conservador de Granada, liderado por el General Ponciano Corral, mulato nacido en Granada, había ascendido socialmente porque en las milicias tenía más chance. > Y 3. El Ejército del Septentrión, liderado por el General Tomás Martínez Guerrero, (adjunto retrato a lápiz en madera) criollo nacido en Nagarote, prácticamente sustituyó al Corral del ejército Legitimista granadino al ser disuelto ese ejército por Walker.

Con soldados y oficiales segovianos (Patricio Centeno, Cisne, Estanislao Morales, Jarquín) y los cienes de refugiados desde octubre de 1855 provenientes de Granada (Fernando Chamorro), Rivas (Francisco Sacasa, adjunto retrato a lápiz en madera), Masaya (Carlos Alegria), Managua (Andrés Castro) incluso de Leon (Martínez mismo), Chinandega (José Bonilla,) con ellos el general Tomás Martínez y el general Fernando Chamorro fundaron un nuevo ejército en Matagalpa, territorio **libre de filibusteros, por eso fue llamado "Ejército del Septentrión"**. Este ejército fue el que ganó la Batalla de San Jacinto, y luego ayudó junto con los ejércitos centroamericanos, a expulsar a los filibusteros.

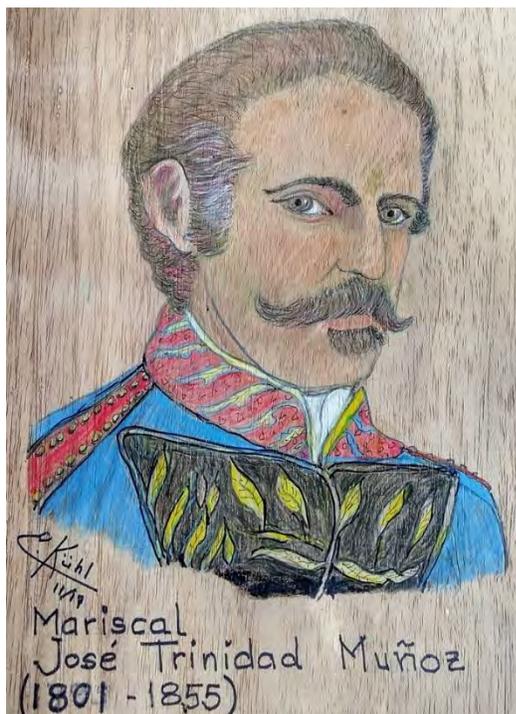
GENERAL J. TRINIDAD MUÑOZ. Es quizás el más distinguido militar en la historia de Nicaragua. (Adjunto retrato a lápiz en madera).

Trinidad Muñoz, según sus descendientes nació en Granada ca. 1810, hijo de un militar criollo mejicano, militar que vino a neutralizar intentos de rebelión contra la Corona en Masaya y Granada y de Agustina Fernández.

Desde muy joven le envió su padre a estudiar a México, allí estudió en una Academia Militar, donde conoció y luego sirvió bajo el General José Antonio López de Santana allí por 1830s.

Regresó a Nicaragua con las fuerzas del general salvadoreño Francisco Malespín en 1844 que invadieron León y luchaban contra los conservadores de Granada, luego decidió quedarse.

Era liberal y simpatizaba con la inmigración extranjera, fue alto militar en los gobiernos de Sandoval, Guerrero, Ramírez, defendió la soberanía nicaragüense contra los ingleses y moscos, defendió el puerto San Juan de Nicaragua, por eso **le llamaron "Trinidad" a un puesto**-puerto de defensa río adentro, defendió a Quijano, gobernador del puerto capturado por moscos e ingleses, apoyó el tratado **de la "Isla de Cuba", firmado en una de las isletas de Granada entre los ingleses**, en que Nicaragua recuperaba el puerto de San Juan del Sur, pero era declarado libre de impuestos .



En 1849 capturó a Bernabé Somoza, ya era dos rebeldes con la captura de Trinidad Gallardo (Siete Pañuelos) las Segovias en 1845.

Limpio a las Segovias de bandoleros **como "Siete Pañuelos" y rebeldes como los hermanos Alvarez de Matagalpa**. Una vez **pacificada firmó el "Acta de Limay"**.

Dividió el Departamento del Septentrión **en "Alta Segovia y Baja Segovia"**. El de Matagalpa (o Baja Segovia) lo formaron pueblos desde La Concordia y San Rafael del Norte hasta Metapa, y Esquipulas por el sur.

Llegó a ser el más alto militar en la historia de Nicaragua, era culto, elegante, apuesto, buen comunicador y, hablaba inglés, yo encontré un registro de barcos que en 1932 había viajado a Estados Unidos desde Yucatán. (foto del embarque adjunta)

Muñoz formó la mejor Academia Militar que quizás ha tenido Nicaragua, de galante uniforme, de quepis y casaca verde y a veces roja, con jóvenes cadetes atléticos y valientes, entre ellos posiblemente el segoviano Patricio Centeno y Clemente Rodríguez (a. Cachirulo).

Pero en agosto de 1851 Muñoz dio un Golpe de Estado a Laureano Pineda, no le funcionó y este tras tres meses de exilio en Honduras regresa a su puesto.

Pineda pide a Muñoz que salga del país, así Muñoz regresa a El Salvador (tierra liberal).

Muñoz regresa a Nicaragua en 1854 invitado por Francisco Castellón, Máximo Jerez, y Nazario Escoto. Vuelve a ser nombrado jefe de las Armas, esta vez bajo del Gobierno Provisorio liberal de Castellón.

Cuando vino Walker en junio del 1855, Muñoz no quiso ir a recibirlo a El Realejo entonces Castellón envió al coronel Ramírez (futuro padre adoptivo de Ruben Dario).

En la recepción que le dio Castellón en León a Walker, Muñoz le dio la espalda a Walker, pues creyó descubrir las verdaderas intenciones de Walker en Nicaragua.

(Muñoz estaría enterado del plan de expansión de los sureños porque él conocía Estado Unidos, y era amigo de los ingleses residentes en León como Jonas Glenton, Charles Manning, y varios norteamericanos que habían luchado al lado de los leoneses en la guerra de 1854, como el doctor David Jones Peck, etc.).

Walker descubrió que el coronel Jose Maria ("el Chelón") Valle de Chinandega no simpatizaba con Muñoz y ambos planearon cómo salir de él.

Valle consiguió que un soldado se infiltrase en las tropas del General y le disparase a Muñoz por la espalda en El Sauce en agosto de 1855, después que este había ganado la batalla contra en el general conservador hondureño Guardiola.

Hasta allí llegó ese gran personaje si hubiera vivido Nicaragua sería diferente.

Nota. Muñoz es tatarabuelo del Ex Canciller Francisco Aguirre Sacasa, de los Chaves Muñoz de Leon, y de Ann Knoll en California. Y Nazario Escoto era bisabuelo del poeta Salomón de la Selva.

En varios aspectos su final es parecido al del general Clemente Rodríguez, o al general Benjamín Zeledón: cultos, elegantes y valientes militares liberales, murieron traicionados, y dejaron descendencia.

EL GENERAL MUÑOZ SE REFIERE A NAZARIO ESCOTO Y A LA INMIGRACION. 1851

El viajero alemán Julius Froebel en su libro "Siete años de viaje", Litografía San Jose, traducción de Luciano Cuadra, p. 40, dice:

"El General Trinidad Muñoz me presentó a un destacado león propietario de muchas tierras del norte de Nicaragua, pero por haberse enemistado con los indios de esa zona se vio obligado a abandonarlas. Don Nazario Escoto, así se llamaba, tenía mucha razón de lamentar lo ocurrido, pues tuvo que dejar sus tierras con minas ricas en oro. Al hablarme de ellas entró en un cuarto donde

volvió con una canastita llena de barras de oro de aquellas latitudes que parece ser parte de una extensa zona que va desde las fuentes del río Escondido cogiendo por el norte hasta la cuenca de la parte superior del río Patuca o Guayape, en **Honduras.**”

Froebel habla de las diferencias entre Fruto Chamorro y Trinidad Muñoz, pág. 63:

“A mi regreso a Granada escribí al general (Muñoz) hablándole de las ideas de su adversario político (Fruto Chamorro). En su respuesta fechada en Leon el 20 de marzo (1851) me decía: “Mi influencia estará siempre en favor de la colonización, y mucho más del pueblo alemán, que por muchos títulos y grande interés es acreedor de nuestras deferencias”. La diferencia de opinión de esto dos hombres era el dictamen de sus respectivos partidos.”

UN PLAN DE GOBIERNO SEGÚN MUÑOZ

Julius Froebel en su libro “Siete años de viaje” p. 83, menciona las ideas de gobierno del General Trinidad Muñoz:

“Si bien Muñoz tenía muchos defectos, eran con todo el hombre más ilustrado de Nicaragua en aquellos días, sabía que su patria y la América central en general solo podrían salvarse con la intromisión elemento humano procedente de Estados Unidos y Europa, tenía toda la ambición que era de esperarse de un general hispanoamericano, y de acuerdo con su procedimiento y criterio el gobierno militar era lo más apropiado a la situación de Nicaragua. Pero si hubiera sido dueño absoluto del poder lo habría usado en proyecto de los intereses de su patria, donar tierras nacionales a los inmigrantes, facilitar la naturalización de los extranjeros conceder libertad de cultos, implantar un método de educación pública, secularizar las llamadas capellanías, y establecer la Federación centroamericana, eran unos cuantos de los principales puntos del programa gubernativo que el general tenía en mente”.

TRINIDAD MUÑOZ, ESTUVO EN EUA EN 1842.

En ese manifiesto de la "Fragata Fosster" que llega al puerto de Nueva York con 156 pasajeros, esa página dice que uno de los pasajeros era Comerciante, el otro Piloto de barco, el otro un Sirviente. De J. Trinidad Muñoz de 31 años de edad, dice que era Militar, originario de Centro America, y venia de Yucatán, México.

CORRESPONDECIAS:

ESCRIBE UNA NORTEAMERICANA DESCENDIENTE DE TRINIDAD MUÑOZ (traducido al español)

Eddy: Hola Anne, ¿Sos descendiente de Rosaura Arauz de Amador, y de Laura Amador?

Anne: Soy bisnieta de Rosaura Arauz, esposa de Francisco Amador (*ca. 1825), Rosaura está enterrada en la Catedral de León, murió ca. 1890. Mis abuelos son Laura Amador Arauz e Ignacio Aguirre Muñoz. Mi mamá es Laura Aguirre Amador.

Ann: Mis tartarabuelos eran el general José Trinidad Muñoz, y Francisco Amador.

Eddy: ¿Gracias, donde vivis Ann?

Anne: Vivo en Los Angeles, California.

Laura Amador Arauz, hija de Francisco y Rosaura se casó con Ignacio Aguirre Muñoz, nieto del Mariscal Trinidad Muñoz, Laura llevo a su madre Rosaura, a vivir en su ancianidad a Leon.

Francisco Amador era el secretario del "Ejército del Septentrión" fundado en Matagalpa en abril de 1856.

Mientras que Trinidad Muñoz era el jefe del Ejército de Leon.

Irónicamente después llegarían a ser consuegros, pues sus hijos se casaron.

ESCRIBE UN DESCENDIENTE DEL GENERAL MUÑOZ (*Granada ca. 1810 + El Sauce 1855):

"La historia cuenta que, en la Famosa Batalla de El Sauce, le dieron un balazo por la espalda, en el cuello, lo que hizo que la herida no se notara, por el uniforme. Así pudo seguir cabalgando un rato hasta que cayó.

En principio, como fue Francisco Castellón y Máximo Jerez los que invitaron a Walker, Muñoz no le quiso dar la bienvenida en El Realejo. Mi abuela, bisnieta de Muñoz y hermanos contaban esa historia. Otra la contaba era Angelina Muñoz de Montiel (esposa de General GN Montiel), su nieta, hermana de mi bisabuela. (Abraham Chaves)

El General Muñoz llega a Leon junto con el General Vidoña, salvadoreño. El General Trinidad Muñoz es parte del grupo de oficiales del General Francisco Malespín (salvadoreño) que sitia León en noviembre de 1844. Después del éxito del sitio a León y con la aprobación de Malespín, Muñoz se queda en Nicaragua al servicio del Gobierno. Se le dio el mando político y militar del Departamento de León.

En Granada en 1849, Muñoz hizo fusilar a Francisco Barillas por presunto cómplice de Bernabé Somoza. Abraham Chaves Escoto. ■

La Navegación a Vela

José Mejía Lacayo

LAS CANOAS ABORIGENES

Las técnicas más antiguas de construcción de barcos probablemente fueran del tipo de vaciado de troncos para formar una canoa, o el ensamblado de troncos, juncos, etc. para formar balsas (tal y como la Kontiki de Thor Heyerdahl) o las estructuras de madera o caña recubiertas de pieles de animales.

El primer salto tecnológico se dio cuando empezaron a construirse barcos a base de tablas de madera. Se dan dos técnicas: las maderas superpuestas a partir de la quilla, sin cuadernas (al estilo de los drakkar vikingos) o las maderas unidas y calafateadas sobre quilla y cuadernas. El calafateo consiste en introducir entre cada dos tablas estopa y brea, de manera que se evite la entrada de agua por las rendijas que quedan entre dos tablones.

Casi todos los drakkars eran construidos sin utilizar cuadernas. Utilizaban el método de casco trincado, superponiendo planchas de madera unas a otras y para tapar las juntas de unión entre las planchas se utilizaba musgo impregnado con brea. El reducido peso del drakkar y su poco calado hacían posible que navegara por aguas de sólo un metro de profundidad, lo que posibilitaba un rápido desembarco e incluso el transportar la embarcación por tierra.

En náutica, la cuaderna es cada una de las costillas de madera u otro material por las que están formados los barcos, recorriéndolo de babor a estribor y estructurando el casco del navío. De popa a proa se sitúan los palmejares, que junto a las cuadernas constituyen el Costillar del buque.

Las cuadernas son piezas curvas que se afirman a la quilla y forman el esqueleto del buque, y sobre ellas se remachan o sueldan las planchas o tablas que forman el forro (a veces llamado «piel») exterior del barco. Existe la denominada «cuaderna maestra», que es la principal del barco y donde este tiene su mayor manga (ancho de la nave).

La presencia de esculturas monumentales de piedra en las islas Momotombito, Zapatera y Ometepe demuestra que nuestros aborígenes cruzaban en canoa desde tierra firme a las islas. Nuestros navegantes aborígenes por excelencia son los miskitos que tenían pipantes y Doris. El pipante es una canoa sin quilla usada para navegar los ríos, y el dori una canoa con quilla usada para navegar en el mar desde Campeche hasta Bocas de Toro en Panamá.

Desde el primer contacto sostenido con puritanos ingleses, colonos en la década de 1630 (Offen 2002), el uso e intercambio de canoas ha mediado las relaciones económicas entre los nativos de la Costa de Mosquitos y el mundo exterior. Por ejemplo, la primera alianza de bucaneros del norte de Europa y grupos proto-miskitos, mediante la cual estos últimos obtuvieron armas de fuego, monopolizaron el comercio costero y llegaron a dominar y esclavizar a las tribus del interior, se pueden rastrear al uso temprano de sus canoas y habilidades relacionadas con las canoas. Como señaló un pirata francés de los nativos de Gracias a Dios alrededor de 1687, siendo muy diestros con sus jabalinas [lanzadas



desde canoas marinas], son útiles para los piratas para avivar sus barcos. . . para uno de estos.

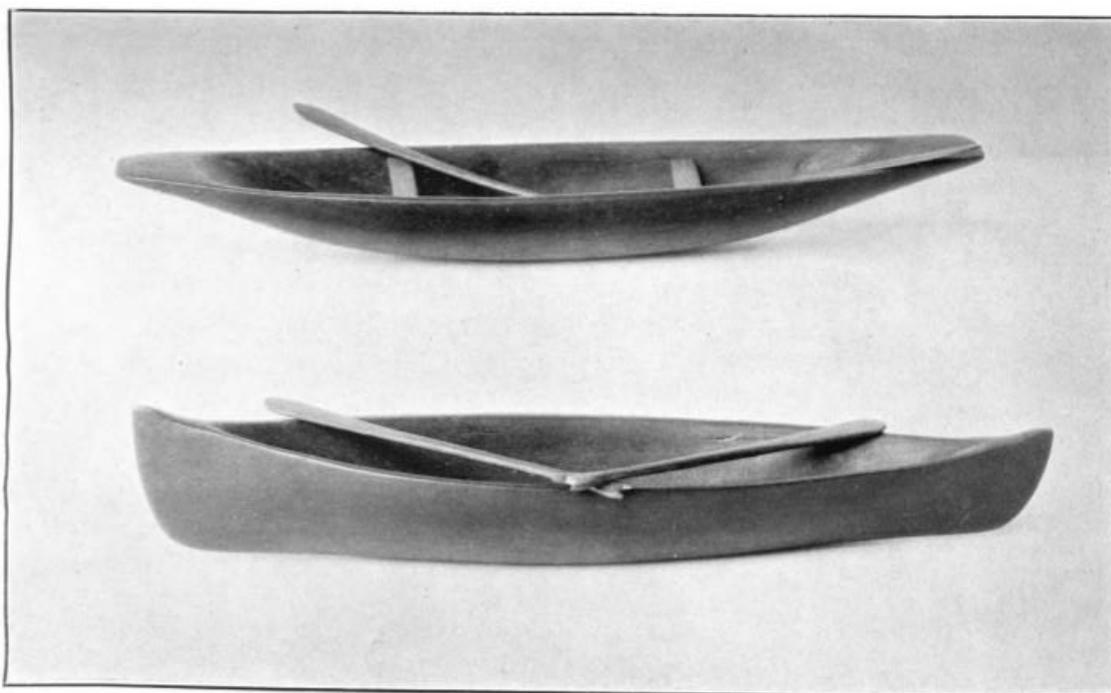
Solo los indios pueden abastecer de víveres una embarcación de 100 hombres "(de Lussan 1771 [1689], 214). Por esta razón, muchos de los barcos piratas que surcaban el Caribe, y algunos que se aventuraron hasta el sur Pacífico: mantuvo a bordo a un par de marinos miskitos (ver Galvin 1999; Severin 2002). Las canoas de los miskitos y Las habilidades de navegación también ayudaron a los piratas del norte de Europa para atacar a los torpes barcos españoles y a los incipientes asentamientos a lo largo de la costa centroamericana. Los Miskito también se basó en canoas en sus propias incursiones esclavistas. entre Belice y Darien (Dampier 1927 [1683]; Feldman 2000, 217-20; Dozier 1985).

Las canoas fueron también esenciales para la adquisición de recursos marítimos por parte de los miskitos, especialmente el caparazón de tortuga Carey de Costa Rica y carne de tortuga verde de los Cayos Miskito, que comerciaban (como lo hicieron con esclavos) con europeos a cambio de bienes extranjeros (Uring 1928 [1726], 154; Olien 1988, 43). Simbolizando la centralidad de la canoa

en la identidad cosmopolita de Miskito eran las masivas, ornamentadas embarcaciones del rey miskito, que se utilizaban para escoltar dignatarios extranjeros a lo largo de la costa (Young 1842, 25; Bell 1899, 273).

Dado el papel de la canoa en la economía y geopolítica miskita, es de destacar que no se menciona en el registro histórico de los Miskitos construyendo su propio dugouts. En cambio, los Miskito parecen haber obtenido todas sus canoas, hasta al menos principios del siglo XX, desde los grupos étnicos vecinos, incluidos varios Sumu (Mayangna), los Rama y quizás los Pech o payas.

Se informó que estos grupos de habitantes del interior "hacen todas las canoas de cedro ahuecadas que se utilizan en todas partes en los ríos y lagunas de esta costa "" (Harrison 1990 [1895–96], 414, cursiva agregada; ver también Young 1842; Zuñiga 1938 [1879]).



UPPER. MODEL OF "PITPAN," A FLAT-BOTTOMED CANOE FOR RIVER NAVIGATION; LOWER. MODEL OF "DORI," A KEELED CANOE FOR SEA AND LAGOON NAVIGATION
Sumu of lower Rio Escondido.

Los ríos son en muchas partes el único medio de comunicación. En la parte baja de su curso son navegables para pequeños veleros, vapores de fondo plano y lanchas a motor. Más allá de la región de las cataratas y rápidos sólo pueden continuar pequeñas canoas y pipantes, y con gran dificultad. Los ríos más grandes de la Costa de los Mosquitos son los siguientes: Aguan, Tinto, Patuca, Coco (o

Wanks), Grande (o Great), Escondido (o Bluefields) y San Juan. Durante las épocas de inundaciones, estos arroyos se elevan enormemente, ocasionalmente hasta 40 pies durante una sola noche. Las orillas derrumbadas derriban árboles que, arrastrados por la rápida corriente, hacen que la navegación sea peligrosa. En lugares donde los bancos son bajos, el país vecino se inunda. Estas inundaciones desaparecen tan rápidamente como corren. Debido a las grandes variaciones de nivel a que están sometidos estos ríos, el tramo se detiene o impide ocasionalmente; durante la época de lluvias por la gran impetuosidad del agua y durante la época seca por un tiro inadecuado. En este sentido, el Río San Juan es una excepción, ya que la regularidad de su caudal es mantenida por los dos grandes lagos de Nicaragua que actúan como un embalse y del cual es la única salida.¹

BATEAU. Una forma larga de pipante, conocida con el nombre francés "bateau", se usa generalmente para transportar carga por los ríos del Costa de los Mosquitos. Se elabora agrandando un pipante ordinario. Los este último se corta longitudinalmente en dos mitades de igual tamaño; los tableros son entonces insertado, y las dos partes se unen de nuevo. Los lados también se levantan. Dichos bateaux generalmente están tripulados por seis remeros y toman aproximadamente 5,000 libras de carga. En algunos de los ríos largos hay operaciones algunas bateaux que miden hasta 60 pies de largo, 4 a 6 pies de ancho, y tomando hasta 100 quintales españoles (digamos, 4.600 kg., o 10.145 libras inglesas) de mercancía. Estos son atendidos por 10 a 12 indios. Una pequeña cabina o "carroza" para los pasajeros. se hace inmediatamente delante del asiento del capitán, que dirige el barco desde la popa con la ayuda de un remo gigantesco. Tal cabina puede ser de tela de lona o simplemente de bambú y hojas largas; ofrece protección contra la lluvia y el sol.

COMO HACER UNA CANOA

La manera de talar árboles y perforarlo en tiempos pasados era evidentemente lo que se practicaba en otras partes del Nuevo Mundo antes de la llegada de los españoles. Se hace un anillo con el hacha de piedra a través de la corteza y la base del árbol, así provocando que se seque. Luego se aplicó fuego y se remueve la madera mientras se carboniza. Este proceso se repitió hasta que finalmente el árbol fue derribado. La perforación del tronco también se efectuó mediante alteraciones aplicando suavemente el fuego y el hacha de piedra. El agua siempre se mantuvo a mano para apagar el fuego para no desperdiciar más madera de la era necesario.

¹ Ethnographical survey of the Miskito and Sumu Indians of Honduras and Nicaragua / by Eduard Conzemius

El ancho de una piragua se agranda después de haber sido llenado con agua durante varios días; entonces se puede estirar fácilmente y ensanchado insertando palos. En tiempos pasados, rudas canoas solían ser proporcionadas por algunas de las tribus Sumu como una especie de tributo al Canto del Miskito.

ÁRBOLES EN LA FABRICACIÓN DE CANOAS

A continuación, se muestra una lista de los diversos árboles que los indios en consideración convierten en canoas:

La caoba (M. y S.: yulu; *Swietenia macrophylla* King) es el árbol más utilizado, ya que es muy abundante en la Costa de los Mosquitos; Las canoas de esta madera son muy duraderas, pero bastante pesadas, ya menudo son atacadas por gusanos aburridos.

Cedro (M: yalam, wiñkur; S.: guhnn, wiñkur; *Cedrela* sp.). Las canoas excavadas en este árbol son muy ligeras y comparativamente duraderas; la madera se parte con facilidad, pero tiene la ventaja de no estar sujeta al ataque de los gusanos.

El guanacaste (M. y S.: tuburus; *Enterolobium cyclocarpum* Griseb.) Es el preferido por el Carib Negro para la fabricación de canoas; permiten que el árbol se "sazone" en el suelo durante unos meses antes de comenzar a ahuecarlo. La madera es tan ligera como el cedro.

Del árbol del algodón de seda (M.: sisin; S.: panya, paniki; *Ceiba pentandra* Gaertn.) Se pueden hacer refugios muy largos, pero su madera clara y blanquecina no es duradera. Debido a ciertas supersticiones respecto a este árbol, rara vez se utiliza en la fabricación de barcos. (Ver religión, etc.)

Saba (M.: swa; S.: saba; *Carapa guianensis* Aubl. O Guarea caoba C. DC.). La madera de este árbol apenas se puede distinguir de la caoba en color y apariencia general, pero es menos duradera.

Santa María (M. y S.: krasa; *Calophyllum brasiliense* var.) Se usa poco y es apta solo para canoas pequeñas, ya que el árbol no alcanza un tamaño tan grande como las variedades mencionadas. La madera es muy duradera, pero bastante pesada.

El esmeril (*Vochysia hondurensis* Sprague) se convierte ocasionalmente en piraguas en la sección sur de la Costa de los Mosquitos. La madera se parece a la del algodón de seda, pero es más duradera. Sin embargo, tiene la desventaja de

que pronto se inundará; además, se pudre inmediatamente donde se ha clavado un clavo.

El árbol banak o cebo (M. y S. banak; ¿*Virola merendonis*?) Es un árbol largo que ocasionalmente también se convierte en canoas.

MÉTODO DE CONSTRUCCIÓN

Los barcos de la Europa medieval fueron impulsados por velas o remo, o ambos sistemas. Había una gran variedad, en su mayoría basados en diseños conservadores mucho más antiguos. Aunque las comunicaciones se hicieron más amplias y frecuentes dentro de Europa, no significó la presencia de una variedad de mejoras, los fracasos experimentales eran costosos y rara vez se intentaban. Los barcos del norte fueron influidos por los barcos vikingos, mientras que los del sur por los barcos clásicos o romanos. Las diferentes tradiciones utilizaron diferentes métodos de construcción; casco trincado o clínker en el norte, y carvel o liso en el sur. Al final del período, la construcción carvel llegaría a dominar la construcción de grandes barcos. En este periodo también se veía un cambio desde el timón de espadilla o timón lateral al timón de codaste a popa y el desarrollo de los barcos sencillos a los barcos de varios palos.

La carabela fue una nave desarrollada por los portugueses, fue perfeccionada en la Escuela de Navegación de Sagres, fundada por Enrique el Navegante a principios del siglo XV; el modelo portugués se impuso al resto de la península ibérica, sobre todo en Andalucía, donde se creó la carabela de aparato redondo, y se utilizó desde el siglo XV para los viajes de exploración oceánica. A



Réplica de la Santa María

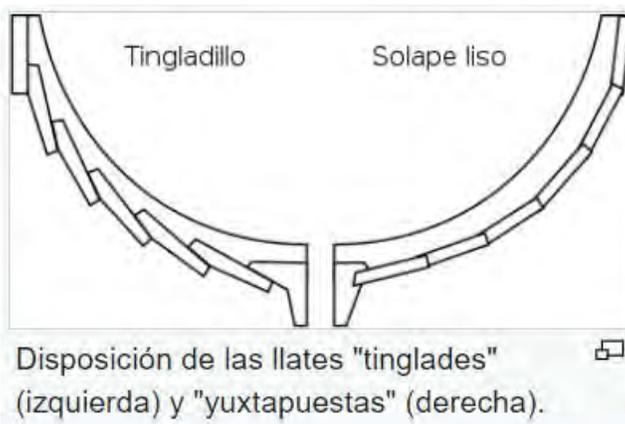
diferencia del drakar y la coca, se utilizó el método de construcción Carvel. Podría ser cualquier aparato de vela cuadra y vela latina (Carabela redonda) o solamente vela latina (Carabela latina). Los ejemplos más famosos de carabelas fueron La Niña y La Pinta.

La carraca era un tipo de barco inventado en el sur de Europa durante el siglo XV y en particular desarrollado en Portugal en el mismo siglo. Era un barco más grande que la carabela. El barco de Colón, la Santa María era una nao. Pero algunos estudiosos la definen como una carraca. Las naves comandadas por Vasco de Gama como el Sao Gabriel en su primer viaje a la India el 1497-1499, con seis velas, un castillo de popa, un castillo de proa y un bauprés, ya tenían las características completas y el diseño de la carraca típica. La carraca fue uno de los diseños de naves de mayor influencia en la historia; mientras que los buques se hicieron más especializados en los siglos siguientes, el diseño básico se mantuvo sin cambios durante todo este periodo.

El tablón de listones es un tipo de liso de tablones lisos de madera. El casco del barco se construye sobre formas utilizando listones de madera. Estas tiras son estrechas y, por eso, no se requiere mucha forma. Los bordes están pegados y unidos.

En náutica, la cuaderna es cada una de las costillas de madera u otro material por las que están formados los barcos, recorriéndolo de babor a estribor y estructurando el casco del navío. De popa a proa se sitúan los palmejares, que junto a las cuadernas constituyen el costillar del buque.

El palmejar es el madero más grueso que el forro interior de ligazones, el cual con otros iguales o semejantes se coloca y afirma de popa a proa en la bodega sobre la unión de las varengas y genoles con sus respectivas ligazones superiores formando la continuación de ellos dos filas o hiladas por cada banda.



También se establecen otras filas semejantes debajo de los durmientes y cerca de la sobrequilla con el único intermedio a esta del ancho que tiene el canal del agua.

La Vela cuadra (Vela redonda) es el tipo de vela utilizado antiguamente por los barcos de vela.¹ Reciben el nombre de cuadras o cuadradas porque tienen forma rectangular o trapezoidal y porque trabajan en ángulo recto respecto al rumbo de la nave, ofreciendo al viento siempre la misma cara.

La Vela latina es una vela de cuchillo, o triangular, diseñada para ser propulsada por el viento. La vela latina se enverga en una percha que recibe el nombre de entena. Esta entena puede estar formada por una, dos o tres piezas. La parte más segura y gruesa y que queda abajo y a proa, recibe el nombre de car y la parte más delgada, que queda a popa y alta, recibe el nombre de pena. Si la entena es de una embarcación grande o ya es un poco vieja, puede llevar una tercera pieza, para reforzarla, llamada quimelca. También como vela marítima.

Vela de cuchillo (Vela randa, Vela aúrica). Se denomina de cuchillo porque va orientada en el centro del buque, envergada en el palo. Comprende esta clase las trapezoidales como la vela cangreja y la vela de estay. También son velas de cuchillo las de forma triangular, como los foques. De igual naturaleza es la boneta, añadida a la parte inferior de una vela de cuchillo, y la de baticulo, largada al grátil de sotavento de la cangreja de popa. **La Vela Boneta se agrega a los foques por su parte baja cuando había tiempo moderado.**

La aparición del viento en el mar alejaba o acercaba a los navegantes de sus destinos, y la ausencia de viento, la calma, hacía que el tiempo se detuviese quedando las embarcaciones a merced de un mar inmenso que les rodeaba por todas partes.

El viento llega al mar modificado por la orografía terrestre, las montañas y los valles cambian la dirección y la velocidad de los vientos. Actualmente, los aparatos de medición de la velocidad del viento, llamados anemómetros, nos dan la velocidad exacta del mismo. Para hablar de la velocidad del viento y de su

Beaufort	Velocidad del viento en nudos	Estado del mar
Fuerza 0	< 1	Calma
Fuerza 1	1-3	Pequeñas olas sin espuma
Fuerza 2	4-6	Pequeñas crestas
Fuerza 3	7-10	Pequeñas crestas rompientes
Fuerza 4	11-16	Borreguillos numerosos y olas más largas
Fuerza 5	17-21	Olas medianas y borreguillos más abundantes
Fuerza 6	22-27	Olas grandes con crestas rompientes
Fuerza 7	28-33	Mar gruesa
Fuerza 8	34-40	Olas grandes rompientes
Fuerza 9	41-47	Olas muy grandes rompientes
Fuerza 10	48-55	Olas muy gruesas con grandes crestas
Fuerza 11	56-63	Olas enormes y visibilidad muy reducida
Fuerza 12	> 64	Olas enormes y visibilidad nula

influencia sobre el estado del mar se creó una escala de fuerzas llamada Beaufort. Según esta escala, distinguimos hasta 13 fuerzas del viento.

La brea es la sustancia viscosa de color rojo oscuro que se obtiene haciendo destilar al fuego la madera de varios árboles de la clase de las Coníferas.

EL REALEJO

El Realejo, durante tres siglos uno de los puertos comerciales y de construcción naval más activos de la costa del Mar del Sur, asumió por primera vez su función comercial en 1533, unos pocos años después del asentamiento inicial de Nicaragua. Antes de esa época todo el comercio español entraba y salía de Nicaragua por el Golfo de Nicoya en la actual Costa Rica. Para dar cabida a este comercio, la ciudad portuaria de Bruselas había sido fundada en la costa este del Golfo de Nicoya por Hernández de Córdoba en 1524. "Bruselas fue despoblada por la fuerza dos veces por razones políticas, inicialmente durante la época de Hernández de Córdoba y nuevamente sólo un gram. Felipe Gómez y Messia, Corregidor "Auttos y Relación... De la Villa y Puerto de Realejo y Pueblos de su jurisdicción", 1740, Archivo de Guatemala (en adelante citado como AG), (MS) A1.17 (14) 5014 -210. Pocos años después, en 1527, cuando fue desmantelado por completo por Diego López de Salcedo¹³. Nunca más fue reconstruido.

Tras el abandono de Bruselas, los barcos que llegaban de Castillo de Oro (Panamá) fondearon frente a la isla de Chira y desde allí lanchas y canoas nativas transportaban mercancías y pasajeros por el río Tempisque hasta la provincia de Nicoya. El amistoso cacique Nicoya suministró alimentos, agua y porteadores indígenas para la travesía terrestre de 35 leguas por territorio casi deshabitado hasta la ciudad indígena de Nicaragua (Rivas). "Desde allí el viaje a Granada y luego a León, a través de un poblado país, estaba adecuadamente provisto de alimentos, agua y lugares de descanso.

Un excelente puerto del Pacífico, situado a escasas quince leguas al noroeste de la ciudad de León, había sido descubierto por mar durante el viaje inicial de Gil González y Andrés Niño a Nicaragua en 1523. Entraron en el puerto y remontaron un gran río de marea y en el Jefe de Navegación tomó posesión de Nicaragua en nombre del Rey de España, denominándose al puerto "Puerto de la Posesión" y al río "Río de la Posesión". "El asentamiento que creció a la cabeza de la navegación ganó más tarde fama como puerto y villa del Realejo.

Aunque fue descubierto y explorado antes de que se fundaran las ciudades españolas en Nicaragua, este puerto no fue frecuentado hasta que los navegantes españoles aprendieron a navegar de manera segura pasando el Golfo de Papagayos, al noroeste de la Península de Nicoya. Aquí prevalecen vientos marinos muy fuertes llamados papagayos, acompañados de corrientes turbulentas de otean. Esta traicionera zona obstaculizó seriamente la navegación costera en los años 1522 porque los prácticos pilotos aún no se habían familiarizado completamente con estas anómalas condiciones de navegación. Incluso después de dominar esta navegación y de abrirse al comercio el Realejo, el Golfo de Nicoya siguió siendo una ruta alternativa importante para el comercio nicaragüense ".

Los primeros barcos españoles construidos en las costas del Pacífico del



Nuevo Mundo se habían construido en el Golfo de San Miguel en Panamá en los primeros años después del cruce del istmo por Balboa para explorar el Mar del Sur recién descubierto. El estímulo inicial para el desarrollo de la industria de la construcción naval de América Central se debió en parte a la demanda de barcos para transportar esclavos indios de Nicaragua a Panamá y las nuevas minas de Perú. Los colonos de León y Granada se habían convertido temprano en esclavos entre la población aborigen densamente poblada y sedentaria. Ya en 1526 había llegado a Panamá al menos un cargamento de indios de Nicaragua. Después de que Pedrarias Dávila se mudara a Nicaragua dos años más tarde, el comercio se expandió rápidamente, con expediciones de esclavos que se internaron en el interior para satisfacer las insaciables demandas de los comerciantes. Tras la muerte de Pedrarias en 1531, a los colonos se les permitió construir barcos y dedicarse a la esclavitud prácticamente sin restricciones, de modo que para 1533 o principios de 1534 se informó que entre 15 y 20 carabelas se dedicaban exclusivamente al comercio de esclavos en Nicaragua. Entre ellos, Nicaragua y Panamá suplieron la abrumadora

En las próximas décadas, surgirían modestas empresas de construcción naval en Alanje en Veragua, Iztapa en Guatemala, Acajutla en El Salvador, y en Nueva España en Acapulco, Huatulco, Tehuantepec y La Navidad, así como en el Golfo de Guayaquil en el Audiencia de Quito (Fig. 2). Pero fue Nicaragua la que dominó la industria, produciendo barcos no solo para el comercio costero hacia el sur, sino la mayor parte de aquellos en el tráfico México-Perú y un número significativo de galeones de Manila.

El puerto de Realejo atrajo la atención por primera vez en relación con el plan de Pedro de Alvarado para invadir Perú.¹⁸ En 1533, Alvarado estaba en proceso de reunir una pequeña flota en el golfo de Fonseca para una expedición exploratoria a Perú. Escuchó que se estaban construyendo tres barcos en el río



del Realejo bajo la supervisión del gobernador Francisco de Castañeda con el propósito de enviar refuerzos a Francisco Pizarro, el conquistador del Perú. Inmediatamente, Alvarado envió una banda de hombres bien armados, junto con algunos barcos equipados para defensores, para atacar el astillero de construcción naval. Este grupo se apoderó con éxito de dos barcos terminados y del buque restante, que aún no se había completado y todavía estaba en el muelle, tomó las anclas, los cables y las velas. Según las denuncias presentadas por funcionarios de Nicaragua, Alvarado no solo se apoderó de los barcos, sino que también

engatusó a un número considerable de colonos españoles de la provincia de Nicaragua para que tripularan su fuerza expedicionaria.

En los años posteriores a la salida de la expedición Alvarado se incrementó la actividad de construcción naval; Nicaragua surgió como un proveedor líder de soldados españoles, esclavos indios y suministros agrícolas para la conquista peruana, y el Realejo se convirtió en el principal puerto de este comercio Inter colonial.

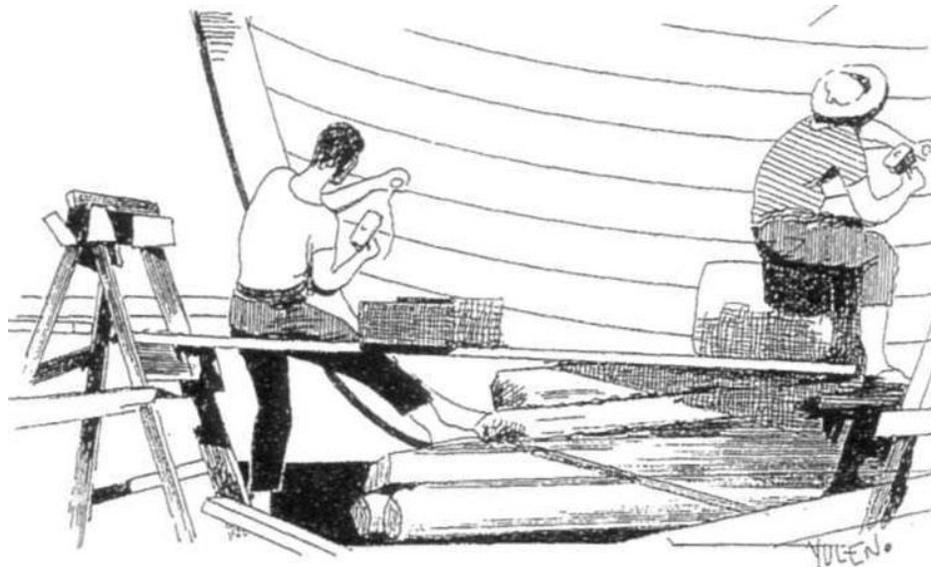
El interior del puerto proporcionó abundantes materias primas adecuadas para la construcción de barcos. De hecho, se afirmó que pocos lugares del Nuevo Mundo estaban tan bien dotados de los recursos necesarios para el desarrollo de una industria de construcción naval. Desde los bosques de pinos de las tierras altas del Altiplano Central de Nicaragua, el rodal natural más austral del género *Pinus* en el Nuevo Mundo, porteadores indios llevaban madera, brea y resinas al puerto de Realejo. La cantidad de madera de pino transportada por tierra para la construcción nava



l fue tan grande que Las Casas clasificó los rigores del transporte de maderas como una de las principales causas de muerte y miseria entre los indios de Nicaragua¹⁹. Se decía que el suministro de mástiles en los pinares de las tierras altas adyacentes era "inagotable". También eran numerosas las especies de madera dura útiles en la fabricación de barcos. Entre las maderas locales más importantes disponibles para uso marítimo se encuentran el cedro (*Cedrela*), la caoba (*Swietenia*), el guácimo (*Guazumo*), el madero negro (*Gliricidia sepium*), que era una madera duradera "bajo el agua", el palo cuadrado (*Macrocnemum glabresceus*), una madera muy dura para palancas y timones, y zapote (*Achras sapota*), famoso por su resistencia al teredo.

El algodón, cultivado por los indígenas en toda la zona costera del Pacífico de Nicaragua, era abundante y desde el principio había sido uno de los productos básicos más importantes recaudados como tributo. Además, el tejido de algodón era una de las principales artesanías de la provincia, por lo que los talentos nativos se volcaron fácilmente hacia el tejido de telas de vela muy necesarias, así como otras telas consideradas útiles por los españoles. La fabricación de cuerdas, basada en materias primas locales, fue otra importante industria artesanal. El maguey (Agave) y la cabuya (*Furcraea cabuya*) fueron las principales fuentes de fibra para la fabricación de cordelería en Nicaragua.

De todas las necesidades importantes para la construcción de barcos, solo el hierro, utilizado principalmente para anclas en barcos coloniales, no se producía dentro de la provincia de Nicaragua. Por lo general, las anclas se traían directamente desde España en barco por la ruta del Río San Juan desde el Mar del Norte hasta Granada y desde allí se transportaban por tierra hasta el Realejo.



A pesar de la abundante disponibilidad de materias primas, la construcción de barcos en el Realejo parece haber sufrido una mala gestión. Las prácticas inescrupulosas de los contratistas minaron el oro del tesoro real, así como el sudor y la sangre de los trabajadores indios. En 1578 se elaboró un informe informando a la Corona de la evolución de los astilleros del Realejo. Un galeón había sido terminado recientemente y otro estaba en construcción. Aunque estos dos barcos tenían fama de ser los mejores barcos de los mares del sur, su coste para la Corona y los trabajadores indios era excesivo. El 1578 el informe estimaba que los barcos podrían haberse construido por una cuarta parte del precio que realmente cobraba la tesorería real. Los propietarios de los astilleros,

descontentos con las bonitas ganancias obtenidas de la Corona, aparentemente también estafaron a los indios por su trabajo. A los contratistas de la construcción naval se les pagaba en oro por su producto terminado, pero a los trabajadores indios generalmente se les prometía solo granos de cacao. Se decía que la cantidad de granos de cacao prometida a los indios por 10 reales de trabajo podía ser comprada en el mercado libre por sus patrones por no más de 15 reales. Si el pago se hiciera en plata, a los trabajadores se les pagaba un peso por trabajo por valor de lo reales en lugar del tipo de cambio estándar, uno por ocho. Se decía que estas prácticas les habían proporcionado a los contratistas un beneficio adicional del veinte al veinticinco por ciento a expensas de los indios. De los 300.000 tostones pagados por la Corona para la construcción de barcos en virtud de un contrato, sólo se asignaron 5.000 tostones para pagar a los trabajadores indios. Incluso esta pequeña cantidad no fue necesariamente recibida por los indios, ya que a menudo recibían promesas inútiles de futuro pago en lugar de efectivo.

En lugar de trabajar en los astilleros sin paga, los nativos huyeron del país, abandonando a sus esposas e hijos, contribuyendo así a la grave despoblación de la provincia Oeste de Nicaragua, la recomendación parece haberse implementado; porque, cuando Vásquez de Espinoza visitó Nicaragua en los primeros años del siglo XVII, pudo informar que muchos trabajadores en el astillero del Realejo eran esclavos negros, negros libres o mulatos. Los mestizos también deben haber trabajado en los astilleros, porque había evidentes de un incipiente movimiento obrero organizado. En 1674, por ejemplo, un Sindicato de Calker se sintió lo suficientemente fuerte como para exigir la destitución de un alcalde o supervisor de calafate en los caminos.

La mayoría de los barcos construidos en el Realejo después de los primeros años fueron para los comerciantes y el comercio peruanos. Hasta 1585 también se construyeron galeones de Manila en el Realejo. Dos de estos buques de 350 toneladas cada uno se terminaron allí en 1579, por ejemplo, para uso transpacífico. Otro buque construido en el Realejo de 700 toneladas, incautado por Cavendish en 1587, también estaba en el trayecto filipino. El enlace original del puerto de Nicaragua con el Manila el comercio se realizaba a través de Acapulco, el término norte del comercio México-Perú, para el cual Realejo servía como puerto de escala frecuente. En años posteriores se hizo cada vez más importante el comercio de cabotaje con otros puertos centroamericanos como Iztapa, Acajutla y Panamá.

Durante la última mitad del siglo XVI y principios del siglo XVII, la brea de pino fue el producto más importante enviado desde el Realejo al Perú. A medida que el virreinato del sur solidificó su control territorial y se volvió menos dependiente de las importaciones agrícolas, las provisiones navales de la región de Nueva Segovia en las tierras altas del norte de Nicaragua se volvieron

progresivamente más importantes en el comercio. Utilizados por primera vez en la construcción de barcos en el Realejo, el alquitrán de pino y las resinas se habían convertido en la principal exportación de este puerto al Callao ya en la década de 151032. Perú a Nueva España, dominaron el comercio del puerto.

El comercio de provisiones navales Inter coloniales resultó especialmente rentable para los comerciantes nicaragüenses. A principios del siglo XVII se informó que se podía entregar en el Realejo una leña (mil libras) de alquitrán de pino de Nueva Segovia por dos pesos. Desde el Realejo el transporte en barco al Callao cuesta tres pesos más, incluido el impuesto. Sin embargo, en el Callao los comerciantes recibían no menos de doce pesos y hasta treinta pesos por kindle.³³ La brea se usaba no sólo para calmar barcos, sino también para tratar envases de vino en los distritos productores de vino de la costa peruana. Pero a fines del siglo **XVII, la oferta parece haberse agotado en gran medida. ■**

