

## CAPITULO 6

### Rivalidad por el contrato

#### Amenazas de guerra

La guerra filibustera fue la sentencia de muerte no sólo de un prometedor futuro para Morgan y Garrison sino también para la ruta del tránsito a través de Nicaragua. Antes, la Compañía del Tránsito había tenido que luchar únicamente contra los impedimentos naturales del transporte; pero ahora la revocación del contrato decretado por Walker inyectaba un nuevo elemento al problema del tránsito. A lo largo de ocho años a los costarricenses les venía punzando el hecho de que Nicaragua sola fuese dueña del tránsito; en todo ese tiempo no había dejado Costa Rica de reclamar participación en el negocio. Y teniendo ahora en su poder los vapores del río y del lago, más la fortaleza de El Castillo, el Presidente Juan Rafael Mora resolvió consolidar la posición de Costa Rica concertando un tratado con Nicaragua. El General José María Cañas, con el respaldo de las otras repúblicas aliadas, apeló a los sentimientos de gratitud de Nicaragua por haberle Costa Rica ayudado en la lucha contra los filibusteros. Nicaragua, temerosa todavía de que Walker pudiera regresar, le cedió los vapores y la fortaleza, y reconoció además su reclamo a la ribera meridional del lago de Nicaragua como también a la orilla derecha del canal navegable del río San Juan. (1).

(1) De Cauty a Green, San Juan del Norte, 1a. de Agosto de 1857, FO 53 (Mosquito), Carrete 15, Vol. 41; Carta de George F. Cauty, 18 de Mayo de 1857, FO 53 (Mosquito), Carrete 15, Vol. 42; Manning, Central America, 1851 - 1860, p. 589.

Al mismo tiempo el Presidente Mora dio pasos encaminados a asegurarse parte de los beneficios económicos del tránsito. Para ese fin suscribió en Octubre de 1856 un contrato provisional de tránsito con W. R. C. Webster a nombre de Vanderbilt. Pero éste no aceptó las condiciones. Webster entonces se fue a ver a Morgan y a Garrison y volvió a Costa Rica con el propósito de obtener ciertas enmiendas al contrato. Vanderbilt, a su vez, entró en pláticas con el ex-secretario de Webster con miras a que éste le consiguiera un contrato para la Compañía del Tránsito. Después de haber estudiado las propuestas de ambos agentes, el Presidente Mora firmó el 14 de Julio de 1857 un contrato con Webster y con Israel C. Harris, yerno de Morgan. Dicho contrato estipulaba la concesión a Costa Rica de un préstamo de \$ 500.000 dólares que debía ser cancelado a base de capitación abonando \$ 2 dólares por cada viajero que cruzase el istmo. (2).

Mientras Costa Rica por su parte hacía con Webster y Harris los arreglos adecuados para reabrir la ruta, don Antonio José de Irisarri, Ministro de Nicaragua en Washington, por otro lado, trataba de hacer que se modificara el contrato concertado en 1849 con la American Atlantic and Pacific Ship Canal Company. El 19 de Junio de 1857 firmó con su Presidente H. G. Stebbins un contrato modificado que el Gobierno de Nicaragua aprobó el 27 de Julio. (3).

Activades tan antagónicas condujeron en breve a preparativos bélicos de parte de ambos países. Firmado ya el contrato con Webster y Harris, el Presidente Mora envió al General Cañas a Nicaragua a recabar su aprobación; pero

- (2) Del Capitán Hart y a James Green, 1<sup>a</sup>. de Agosto de 1857, FO 53 (Mosquito), Carrete 15, Vol. 41; *British and Foreign State Papers*, 46:710; de James Geddes al secretario de estado, 10 de Julio de 1857, FO 21 (Costa Rica), Carrete 3, Vol. 10; *Alto*, 16 de Septiembre de 1857; *San Francisco Bulletin*, 17 de Diciembre de 1857; *New York Times*, 27 y 28 de Julio, 15 de Agosto, y 4 de Septiembre de 1857.
- (3) *Charter and Act of Incorporation of the American Atlantic and Pacific Ship Canal Company, As Amended* (Nueva York: M. W. Siebert, 1858), *passim*; "Extracts from Convention and Amended Charter of the American Atlantic and Pacific Ship Canal Company", 19 de Junio de 1857, y *artículos explicativos respecto del mismo*, 15 de Octubre de 1857, Pim, *The Gate of the Pacific*, págs. 428 - 32.

al llegar a Granada se encontró con que el gobierno había ratificado el contrato Stebbins-Irisarri. Cuando Nicaragua descartó la injerencia de Costa Rica, esta república anuló el convenio de límites y declaró que respaldaría con la fuerza de las armas su contrato firmado con Webster y Harris. En Octubre de 1857 el Coronel George F. Cauty, capitán del vapor **San Carlos**, intimó a las autoridades nicaragüenses la entrega del fuerte de San Carlos, porque, decía él, Nicaragua no tenía capacidad para defender el tránsito en caso de otra invasión de Walker. Cuando el comandante del fuerte se negó a entregarlo, el Coronel Cauty procedió a bloquear el río y el lago, y destituyó al empleado de hacienda que el gobierno de Nicaragua tenía en El Castillo. (4).

El Gobierno de Nicaragua, que tomó el bloqueo como una declaración de guerra, comenzó en el acto a levantar una fuerza competente para defender la ruta y vindicar sus derechos violentados. El General Tomás Martínez tomó el mando de las tropas se dirigió a Granada a organizar el reclutamiento. El General Máximo Jerez partió a León a hacer lo mismo allí. (5).

Enterado el Presidente Mora de la reacción de Nicaragua ante el bloqueo, nombró a dos comisionados que fueran a Rivas en misión de paz. A poco de haber llegado ellos allá se supo que el 24 de Noviembre Walker había desembarcado en Punta de Castilla, y que tropas filibusteras venían remontando el río. La inminente invasión dispuso inmediatamente los nubarrones que presagiaban la guerra. Los delegados solucionaron la cuestión, convinieron en formar una alianza defensiva, y el 8 de Diciembre de 1857 suscribieron en Rivas un pacto de paz. Sin que los delegados de

---

(4) Manning, *Central America, 1851-1860*, Págs. 622-25; de George Cauty a James Green, 13 de Octubre de 1857, FO 53 (Mosquito), Carrete 14, Vol. 40; *San Francisco Bulletin*, 2 de Diciembre de 1857; *New York Times*, 30 de Noviembre y 1o. de Diciembre de 1857.

(5) *New York Times*, 1o. de Diciembre de 1857; *San Francisco Bulletin*, 2 de Diciembre de 1857.

una u otra parte lo supieran, ese mismo día Walker arriaba bandera en Punta de Castilla entregándose al Comodoro Hiram Paulding. (6).

---

(6) *British and Foreign State Papers*, 49:1222-23; U. S., Congress, Senate, President James Buchanan, *Message on the Arrest of William Walker*, 35th Cong., 1st Sess. 1857 - 58, S. Doc. 13, p. 24.

## Fin del filibusterismo

Después que Walker se rindió en Rivas, el Capitán Davis se lo llevó junto con su Estado Mayor en el *St. Mary* a Panamá. De allí salió para Estados Unidos y llegó a Nueva Orleans el 27 de Mayo de 1857. De Nueva Orleans partió a Memphis, Louisville, Cincinnati, Washington, y Nueva York. En donde quiera que aparecía se aglomeraba la gente para ver al famoso filibustero. Walker habló en varios mítines en defensa de su causa. Cierta vez que junto con el General Henningsen asistía a una función en el Teatro Wallack, de Nueva York, la orquesta rompió con el "Hail Columbia", y los concurrentes obligaron a Walker a hablar antes de comenzar la función. Sin embargo, cuando entró a puerto el *Wabash* con el resto de los desvalidos filibusteros dando cuenta de las crueldades e indiferencia de su jefe, la admiración de los neoyorkinos por su héroe se evaporó, la popularidad de Walker sufrió también mucha mengua por haberse negado a visitarlos o hacer algo siquiera por aliviar la penuria en que se encontraban por haberle seguido. En vez de eso, se dirigió rápidamente a Mobila a preparar otra expedición a Nicaragua. En Agosto los periódicos dijeron que los agentes de Walker estaban desplegando actividades en Nueva York, Misisipí, Texas y Nueva Orleans. (7).

La publicación de hechos y rumores referentes a la expedición filibustera hizo que los ministros centroamericanos solicitaran al Secretario de Estado Lewis Cass el envío de barcos de guerra de Estados Unidos a fin de impedir el desembarco de Walker en la América Central. Aun cuando el gobierno de Buchanan quería que se abrogase el Tratado Clayton-Bulwer y se pusiera en vigor la Doctrina Monroe, las autoridades manifestaron que estarían alertas a los planes del filibustero. En Septiembre de 1857 el Secretario Cass envió a todos los fiscales, alguaciles, administradores de

(7) N. Y. Herald, 17 y 19 de Junio, 14 de Diciembre de 1857; *Scroggs, Filibusters and Financiers*, Págs. 316 - 17.

aduana, y a oficiales del ejército y de la marina, una circular poniéndolos al corriente de la expedición que se fraguaba; en la misma les instaba a aplicar con diligencia toda medida legal que pudiera impedir la violación de la ley de neutralidad. (8).

No obstante los esfuerzos hechos para detenerlo, Walker burló la vigilancia y el 24 de Noviembre de 1857 logró entrar en San Juan del Norte a bordo del **Fashion**. Walker desembarcó 50 hombres al mando del Coronel Frank Anderson en la desembocadura del Río Colorado —ramal del San Juan— con orden de tomarse los vaporcitos y *El Castillo*. A la mañana siguiente el **Fashion** entró tranquilamente en la bahía de San Juan del Norte, pasó al lado de la corbeta americana **Saratoga** y fue a atracar al embarcadero de Punta de Castilla. El capitán del **Saratoga** dijo más tarde que al verlo entrar pensó que llegaba con una cuadrilla de trabajadores a reabrir la ruta, y supuso que anclaría en la bahía. Que cuando pasó de viaje envió inmediatamente marinos en un bote a observarlo, pero éstos descubrieron que ya Walker y sus 150 hombres habían pisado suelo nicaragüense. Viéndose entonces en un aprieto por haber sido burlado, mandó llamar al comandante de la flota del Caribe estacionada en Panamá. (9).

Walker estableció su campamento en Punta de Castilla en donde se quedó aguardando la llegada de refuerzos que debía llevarle Henningsen, así como noticias del Coronel Anderson que andaba río arriba. Después de dos semanas de ansiosa espera llegó en la tarde del 5 de Diciembre un bongo con la noticia de que Anderson se había apoderado de *El Castillo* y de tres vaporcitos, y también del **Virgen** vapor del lago. La jarana que esa noche armaron os filibusteros dio al siguiente día paso al pesimismo con la aparición de la fragata de vapor **Wabash** enarbolando la insignia del

(8) U. S., Congress, House, President James Buchanan, *Message on Seizure of General William Walker*, 35th Cong., 1st Sess., 1857 - 58, H. Doc. 24, Págs. 4 - 6 y 9.

(9) *Ibid.*, Págs. 58 - 9.

Comodoro Hiram Paulding de la marina estadounidense. El barco de guerra ancló un poco afuera de la bahía, exactamente frente al campamento filibustero. Al día siguiente entraron otro barco americano y dos británicos, de guerra todos.

En esta ocasión, el conocimiento que de las leyes tenía Walker fue su perdición. Seguro como estaba de que ni británicos ni americanos tenían derecho a sacarlo de tierra extranjera, no hizo por donde internarse en el país. Desafortunadamente para su futuro, el Comodoro Paulding optó por no ajustarse a la ley, intimidando en cambio a los filibusteros su rendición. Mandó botes a bloquear el río, ordenó al **Saratoga** apuntar sus cañones sobre el campamento filibustero, colocó otros botes con obuses cerca de la orilla de Punta de Castilla, y desembarcó 300 marinos en la retaguardia de Walker. Ante una demostración tan superior de fuerzas, Walker se entregó el 8 de Diciembre de 1857. Al llegar esta noticia a El Castillo los filibusteros lo abandonaron, y el 24 de Diciembre los hombres de Walker iban de regreso a Estados Unidos. (10).

Walker jamás pudo volver a Nicaragua. Después de un frustrado intento hecho en Diciembre de 1858 y luego de otro en Septiembre de 1859, resolvió apoderarse de la isla hondureña de Roatán que pensaba utilizar como base de operación para invadir Nicaragua. En Agosto de 1860 desembarcó en tierra firme tomándose la fortaleza de Trujillo desde donde lanzó una proclama pidiendo al gobierno de Honduras la entrega de Roatán. Esto le perdió, pues Gran Bretaña tenía las aduanas de los puertos hondureños en garantía de una deuda. El 19 de Agosto la corbeta de guerra británica **Icarus**, al mando del Capitán Norvell Salmon, entró en Trujillo y exigió a Walker su rendición. Esa misma noche abandonó la fortaleza tomando sobre la costa rumbo a Cabo de Gracias a Dios. El 23 rechazó un ataque de los hondu-

(10) Ibid., Págs. 60 - 75.

reños que lo perseguían, pero al llegar al Río Negro el *Icarus* y una goleta con 250 soldados hondureños le cortaron el paso. Y otra vez, ante fuerzas abrumadoras, tuvo que capitular. El y su gente fueron llevados a Trujillo en el *Icarus*; allí el Capitán Salmon lo entregó a las autoridades hondureñas. El 12 de Septiembre de 1860, ante un pelotón de fusilamiento hondureño, se desvanecieron para siempre los sueños imperiales del "predestinado de los ojos grises". (11).

Durante esos años los incesantes rumores de una probable invasión filibustera hicieron que los ministros centroamericanos en Washington elevaran continuas protestas, y Nicaragua y Costa Rica vivieron en perpetuo estado de alarma ante la esperada reaparición de Walker. Muchos líderes prominentes de las dos repúblicas creían que la reapertura de la ruta equivaldría a invitar a los filibusteros a embarcarse para Nicaragua y apoderarse de ella. Por lo tanto, sus temores les llevaron a firmar con Estados Unidos y Gran Bretaña tratados de amistad y de comercio, así como contratos con las compañías navieras rivales para reabrir la ruta. Y aun después de la muerte de Walker la mente de los centroamericanos vivió por un tiempo preñada de esos temores. Ello produjo frustraciones y disputas que entorpecieron las relaciones entre el gobierno de Nicaragua y las compañías navieras.

---

{11} Walker en Trujillo, 10 de Agosto de 1860, Informe de Darling sobre las actividades de Walker, 28 de Agosto de 1860, Informe del Capitán Salmon sobre la captura de Walker, 11 de Septiembre de 1860, Ejecución de Walker, 4 de Octubre de 1860 FO 39 (Honduras), Carrete 4, Vol. 10.

## El fiasco de Monsieur Belly

Mientras Walker trataba de volver al istmo, la pugna sobre la ruta se enmarañaba más y más. Costa Rica anuló el contrato Webster-Harris cuando estos señores no pudieron abonar la primera cuota, y luego, en el Pacto de Paz concertado con Nicaragua ante la noticia del desembarco de Walker en Punta de Castilla, convino en reconocer validez al contrato Stebbins-Irisarri. Con esto la American Atlantic and Pacific Ship Canal Company quedaba bajo el control del Presidente H. G. Stebbins y de Joseph L. White, y en posición más que favorable. Aunque al principio White había sido socio de Vanderbilt, ahora estaban peleados. En 1851, cuando la American Atlantic and Pacific Ship Canal Company compartió su responsabilidad de construir el canal y la ruta del tránsito incorporando a la Compañía del Tránsito para que ésta hiciera los trabajos de la ruta, White se quedó con un buen número de acciones de la Canal Company. Pero cuando se desvanecieron las esperanzas canaleras y que Vanderbilt vendió sus vapores a la Compañía Accesorio del Tránsito para hacer su viaje a Europa en el *North Star*, White influyó para que Charles Morgan fuese electo presidente de la Compañía del Tránsito. De modo que cuando Vanderbilt recobró el control de la compañía y reemplazó en la presidencia a Morgan, White también salió por la borda. Pero como todavía conservaba gran número de acciones de la desaparecida Canal Company, quiso aprovechar el nuevo sesgo de las cosas y ofreció al Ministro de Nicaragua, Antonio José de Irisarri, \$ 160.000 dólares si lograba hacer que se le renovara el contrato de la Canal Company. (12).

En Julio de 1857, cuando el Gobierno de Nicaragua aceptó las enmiendas al contrato, Irisarri hizo gestiones para consolidar la posición de la Canal Company. Con la anuencia de su gobierno, Irisarri manifestó en Washington que la

(12) *British and Foreign State Papers*, 49:1222-23, *San Francisco Bulletin*, 12 de Mayo de 1860.

más segura manera de terminar con el filibusterismo era que Estados Unidos y Nicaragua concertaran un tratado que fuese garante de la neutralidad y la seguridad del tránsito. El Presidente Buchanan, deseoso de reabrir la ruta y mantenerla en forma que no sufriera más interrupciones, aceptó de buen grado la sugerencia, y las pláticas sostenidas al respecto llevaron a la concertación del Tratado Cass-Irisarri el 16 de Noviembre de 1857, una semana después de la evasión de Walker en el **Fashion**. Además de las corrientes estipulaciones de un tratado de comercio y amistad, Estados Unidos se comprometió a garantizar la neutralidad y la seguridad de cualquier ruta de comunicación que pudiera llegar a construirse. *Irisarri remitió a Nicaragua el tratado que creía sería ratificado prontamente.* (13).

Al día siguiente de haberse firmado el tratado, Irisarri notificó al Secretario Cass que la American Atlantic and Pacific Ship Canal Company era la única compañía reconocida por Nicaragua y, por tanto, la que debía ser protegida en virtud del tratado firmado con Estados Unidos. Con su contrato ya prácticamente asegurado, la Canal Company despachó a C. C. Fitzgerald a hacer los preparativos de la apertura de la ruta. (14).

No fue sin oposición que Irisarri pudo conseguir lo que quería en provecho de la Canal Company, ya que Vanderbilt, *con esperanzas todavía de recuperar el negocio de la ruta para la Compañía Accesoria del Tránsito*, hizo todo lo posible por contrarrestar sus gestiones. Antes de Noviembre Vanderbilt había tratado de impedir que Irisarri fuese reconocido oficialmente como ministro de Nicaragua en Washington. En Agosto escribió a Cañas, general costarricense en cuyo poder estaban los vapores del río y del lago,

---

(13) *British and Foreign States Papers*, 49:1222-23; U. S. Congress, Senate, *The Clayton-Bulwer Treaty and the Monroe Doctrine*, 47th Cong., 1st Sess., S. Doc. 194, Págs. 117 - 25.

(14) Manning, *Central America, 1851 - 1860*, p. 630; *New York Times*, 1o. de Julio de 1858.

animándolo a devolverlos y gestionar su propio nombramiento de ministro de Nicaragua y Costa Rica con plenos poderes para disponer de la ruta. Vanderbilt volvió a utilizar los servicios de W. R. C. Webster para que acompañase a su yerno Daniel B. Allen en una nueva misión a la América Central. Estos dos hombres salieron para allá a fines de Noviembre de 1857 con el encargo de impedir la ratificación del tratado y de obtener un nuevo contrato firmado por aquellas dos repúblicas. A poco de eso don Domingo de Goicouría escribió al General Máximo Jerez, en Nicaragua, recomendándole a Webster y Allen. Exhortábale a modificar el tratado conformándolo a las instrucciones que llevaba Allen, y exponía la necesidad de que se destituyera a Irisarri por sus relaciones con los filibusteros. Decía Goicouría que Vanderbilt era el único hombre capaz de reabrir inmediatamente el tránsito. (15).

El panorama de la cuestión de la ruta en 1858 era el siguiente: Después de la extradición de Walker, Morgan y Garrison seguramente creyeron que sus relaciones con el filibustero era una mancha que difícilmente podría borrarse, de modo que llegaron a un acuerdo con Vanderbilt mediante el cual se deshicieron de sus vapores y se retiraron de la competencia. Webster y Allen seguían en la América Central afanados en obtener posesión de los vapores y también un contrato del tránsito a favor de Vanderbilt. La Canal Company gestionaba la extensión de su contrato alegando que la invasión de Walker le había impedido inaugurar la ruta en el plazo que, conforme a contrato, debió hacerlo. Nicaragua y Costa Rica habían vuelto a su litigio de límites por no haberse puesto de acuerdo respecto de su tratado territorial. En Enero de 1858 Estados Unidos nombró a Mr. Mirabeu B. Lamar ministro en Nicaragua y Costa Rica. Su misión era oponerse a los esfuerzos que hacía Costa Rica para obtener el control de la ruta, insistir en que Nicaragua cumpliera fiel-

[15] Manning, *Central America, 1851 - 1860*, Págs. 108, 636-38; *San Francisco Bulletin*, 17 de Diciembre de 1858.

mente sus contratos, y tratar de inclinar la opinión a favor del Tratado Cass-Irisarri. (16).

Llegado que hubo Lamar a Nicaragua informó a Washington que se encontró allí con el temor de que el tratado, en vez de cerrar la puerta al filibusterismo, la abriera. "Existe en todo el país", decía, "un profundamente arraigado terror de que cuando se deje entrar a los americanos éstos hagan de lado a los nativos que perderían su nacionalidad, les destruirían su religión, y las clases populares no servirían más que para rajadores de leña y acarreadores de agua". Sin embargo, decía tener confianza en que el tratado, pese a los esfuerzos aunados de la oposición, sería ratificado. (17).

Webster había llegado a Nicaragua con el propósito de lograr que se aprobara su recién celebrado convenio con Costa Rica sobre la compra de los vapores del río y del lago por la suma de \$ 90.000 dólares. Aseguraba a las autoridades nicaragüenses que la Canal Company no podría reabrir la ruta en menos de dos años, si acaso, mientras que Vanderbilt se comprometía a hacerlo en tres meses, y que él sí lo haría. Por tanto, les instaba a anular el contrato Stebbins-Irisarri en favor de uno nuevo con Vanderbilt. Al mismo tiempo, John E. Body y el Coronel Louis Schlessinger, representantes de la Canal Company, llegaron al país interesados en conseguir la extensión del contrato Stebbins-Irisarri. Manifestaron que su compañía tenía \$ 2.000.000 de dólares en efectivo y seis vapores listos para reabrir inmediatamente la ruta; y decían esto presentando al mismo tiempo documentación atestiguada por Irisarri de que Vanderbilt quería desconocer los derechos nicaragüenses de la ruta en provecho de Costa Rica. (18).

[16] *New York Times*, 27 de Marzo de 1858; Lane, *Commodore Vanderbilt*, p. 133; Manning, *Central America, 1851 - 1860*, Págs. 104 - 07.

[17] Manning, *Central America, 1851 - 1860*, p. 660.

[18] Manning, *Central America, 1851 - 1860*, p. 660; *San Francisco Bulletin*, 12 de Mayo de 1858.

Resultado de estas intrigas fue que el gobierno de Nicaragua adoptara ciertas medidas en Marzo de 1858. Primero extendió hasta el 28 de Julio el plazo dado a la Canal Company para comenzar las operaciones. Después firmó un convenio con Costa Rica reconociendo la legalidad de la venta de los vapores del tránsito a Webster a cambio de una tercera parte de la cantidad recibida. Nicaragua otorgó también un contrato condicional, de tránsito a Webster en nombre de Cornelius Vanderbilt y Horace F. Clark, el cual contrato sólo entraría en vigor en caso de incumplimiento de la Canal Company. Al fin, tras de prolongados y acalorados debates, el Congreso nicaragüense ratificó el Tratado Cass-Irisarri sin modificaciones por votación de diez a cinco, siendo necesaria una mayoría de dos tercios para su aprobación. Al día siguiente el Ministro Lamar visitó al Presidente Martínez para expresarle su satisfacción. Informó Lamar que el presidente lo recibió muy contento sin decirle que no iba a enviar el tratado a Estados Unidos en el vapor surto entonces en San Juan del Sur. Cuando el Coronel Schlessinger llegó donde Lamar con un voluminoso envoltorio que decía ser el tratado que llevaba a Washington, Lamar lo acompañó hasta Granada y le dio una carta para el Departamento de Estado en la cual decía que el portador llevaba la ratificación del tratado. (19).

Grande fue la sorpresa de Lamar y del Secretario Cass cuando descubrieron que el Presidente Martínez no había firmado ni enviado el tratado. El presidente se había opuesto a su concertación, y siempre confió equivocadamente que sus partidarios del Congreso lo rechazarían. Mas cuando el partido opositor consiguió —debido a la ausencia de varios partidarios del presidente— la mayoría de dos tercios, resolvió retener el tratado en su poder, aunque hizo creer que lo había firmado y enviado a Washington. El Presidente Martínez hizo tal cosa por temor a una invasión de americanos. Como miem-

---

[19] Manning, *Central America, 1851 - 1860*, Págs. 663 - 64, 671 - 72; *San Francisco Bulletin*, 12 de Mayo de 1858; *New York Times*, 27 de Marzo de 1858.

bro que era del partido legitimista que tenía su baluarte en Granada, era natural que tal temor sintiera. Temían los legitimistas que el tránsito, en virtud del Tratado Cass-Irisarri, atrajera un sinnúmero de americanos que debido a su mayor energía, conocimientos técnicos, y capital, se adueñaran del territorio y sus riquezas reduciendo a los nicaragüenses a la condición de pobres zambos para hacer del país un protectorado americano. Al explicar la conducta del presidente, el Ministro Lamar informaba que en Nicaragua se tenía la impresión de que Estados Unidos había firmado el Tratado Clayton-Bulwer para impedir que Gran Bretaña extendiera su influencia, y que el temor a un conflicto con esa potencia era lo único que detenía a Estados Unidos para apoderarse de la América Central. Terminaba diciendo el diplomático que "Nicaragua ve en los tristes resultados de la guerra de Walker cuán cerca estuvo de ser conquistada por un puñado de filibusteros, y desde entonces, hasta el presente, se ha sentido oprimida por una sensación de inseguridad, y así se sentirá mientras se permita a un americano pisar su suelo". (20).

Lo que después hizo el Presidente Martínez confirmó la opinión de Lamar. El 10 de Abril de 1858 lanzó una proclama dirigida al pueblo centroamericano exponiéndole el peligro en que se hallaba de perder sus tierras, aguas, ciudades y pueblos, su religión y su libertad frente a un alud de aventureros. "¡Unámonos!", clamaba el mandatario, "y de las cinco repúblicas formemos un solo estado". (21). La semana siguiente salió para Rivas acompañado de una reducida comitiva a solucionar su disputa territorial con Costa Rica.

En Rivas Martínez conferenció con el Presidente Juan Rafael Mora y sus acompañantes. Con ellos venía también Monsieur Félix Belly. Este francés era el promotor de la entrevista de los presidentes. Había llegado a San Juan del Norte en Marzo de 1858. Después de haber escrito desde allí

(20) Manning, *Central America, 1851 - 1860*, págs. 682 - 85; *New York Times*, 28 de Abril de 1858.

(21) Manning, *Central America, 1851 - 1860*, p. 672.

a Mora y a Martínez diciéndoles que su viaje de Francia a la América Central obedecía al fin de exponerles proyectos trascendentales, siguió hasta San José. Si bien él no era más que agente de un grupito de oscuros especuladores parisienses, logró hacer creer al Presidente Mora que tenía el respaldo personal de Luis Napoleón, Emperador de Francia, para la construcción del canal. Aun cuando negaba tener representación oficial, lo hacía en forma tal que daba la impresión de querer ocultarlo por razones diplomáticas. Propuso que la disputa territorial se solucionara dándole a la ruta del tránsito carácter de propiedad conjunta de Nicaragua y Costa Rica, y presentó un proyecto de concesión canalera que firmarían ambas repúblicas bajo la protección de Francia, Gran Bretaña y Cerdeña. En cosa de una semana consiguió que el Presidente Mora le acompañara a Rivas a obtener la aprobación del Presidente Martínez. (22).

A instancias de Belly los dos presidentes resolvieron firmar un nuevo tratado territorial y otorgaron al francés un contrato para construir el canal interoceánico. Conforme al tratado territorial Costa Rica tomaría posesión de Punta de Castilla y de la ribera meridional del Río San Juan hasta tres millas abajo de El Castillo. Desde este punto Nicaragua quedaba en posesión de la tierra hasta dos millas adentro de la ribera meridional del río y del lago hasta la Bahía de Salinas, en el Pacífico. San Juan del Norte y Bahía de Salinas serían de ambas repúblicas en común. Nicaragua retendría el dominio y la soberanía exclusivos de las aguas del río, y otorgaba a Costa Rica derecho perpetuo de libre navegación hasta tres millas abajo de El Castillo. Ambos gobiernos ratificaron después el tratado. (23).

[22] *New York Times*, 31 de Mayo de 1858.

[23] *British and Foreign State Papers*, 48:1049-52; Copia del Tratado de Límites Territoriales entre Costa Rica y Nicaragua, 15 de Abril de 1858, FO 53 (Mosquito), Carrete 16, Vol. 42; *New York Times*, 28 de Junio y 28 de Julio de 1858.

El contrato del canal, fechado el 1o. de Mayo de 1858, obligaba a Nicaragua y a Costa Rica a otorgar derechos exclusivos, por noventa y nueve años, para la construcción de un canal interoceánico que llevaría a cabo una compañía internacional formada por Monsieur Félix Belly y Monsieur P. M. Millaud, de París, a cambio de iguales partes del 8% de los ingresos brutos. Dábase a la compañía dos años de plazo para comenzar los trabajos de la obra y seis para terminarla; convenían ambas naciones, además, en obtener de Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos su consentimiento para garantizar la neutralidad del canal. Y para proteger las propiedades de la compañía se concedía al gobierno de Francia derecho a mantener, en el río y en el lago mientras durasen los trabajos de construcción, dos barcos de guerra. (24).

Pero la médula del contrato estaba en una declaración que como apéndice figuraba al final. Esta, si se lee con cuidado, revela que en la América Central se trataba de impedir la reapertura del tránsito y que en cambio se firmara con Estados Unidos un tratado para protegerlo. Los mismos temores que según este documento manifestaba la generalidad de la ciudadanía continuaron atormentando el tránsito durante los años siguientes. En resumen, acusaba la declaración al gobierno de Estados Unidos y a sus funcionarios de apañar una nueva invasión de filibusteros americanos. Aseguraba que el ministro americano se había jactado en público de haber enviado un ultimátum a Nicaragua conminándola a ratificar el Tratado Cass-Irisarri o sufrir una nueva invasión filibustera organizada en Mobile bajo bandera americana.

---

[24] M. Felix Belly, *A Travers L'Amérique Centrale, Le Nicaragua et le Canal Interoceanique* (Paris: Librairie de Joel Cherbuliez, 1870); *New York Times*, 18 de Junio de 1858.

Después de hacer observar que tres años de guerras y destrozos habían dejado a las repúblicas en tal estado de postración que no podrían resistir un nuevo ataque de miles de bandidos, el documento terminaba con una solemne declaración poniendo la independencia y nacionalidad de ambas repúblicas bajo la hegemonía de Francia, de Gran Bretaña y de Cerdeña. (25).

Este descomedido lenguaje fue efecto de la invasión de Walker y de sus repetidas amenazas de regreso, y lo que recientemente había ocurrido en San Juan Norte sirvió para agrandar esos temores. En los mismísimos momentos en que ambos presidentes redactaban la declaración, supieron que el 16 de Abril el Coronel Henry L. Kinney había llegado a San Juan del Norte con un grupo. Después de arriar la bandera miskita e izar la de Nicaragua, allanó la alcaldía y redujo a prisión al alcalde. Inmediatamente los miskitos acudieron a las armas y pidieron protección al capital del **Jamestown**, barco de guerra británico. El capitán envió un pelotón de marinos armados; los de Kinney capitularon. Tres años antes este mismo Kinney había intentado derrocar a las autoridades del puerto. El hombre sin duda pensó que su actitud induciría a Nicaragua a reconocerle el reclamo de tierras costeras que tenía por suyas merced a una concesión que años antes le otorgara el rey mosco. Pero en vez de eso provocó temores más grandes que los infundidos por Walker. Cuando Belly partió de regreso a Europa, el Presidente Martínez le pidió dar cuenta a Luis Napoleón de la más reciente correría americana. (26).

Las misteriosas actividades de Belly en la América Central inspiraron temores en Estados Unidos de que fuese en realidad un emisario del emperador francés. Sin embargo, el día que llegó a Nueva York se supo que el gobierno de Francia había negado oficialmente tener nada que ver con

(25) Manning, *Central America, 1851 - 1860*, Págs. 692 - 693.

(26) *British and Foreign State Papers*, 43:661; Manning, *Central America, 1851 - 1860*, Págs. 675 - 76; *New York Times*, 31 de Mayo de 1858; Belly, *A Travers L'Amérique Centrale*, p. 178.

sus enredos; los periódicos neoyorkinos dieron amplia publicidad a la desautorización. La repulsa de Belly por el gobierno de Francia destruyó toda esperanza de protección estadounidense o europea a su concesión canalera, y el francés se regresó a París prácticamente sin ninguna influencia ya. [27].

No obstante lo anterior, el Departamento de Estado reaccionó indignado ante la declaración de Martínez y Mora. El Secretario Cass ordenó al Ministro Lamar averiguar si la tal declaración era auténtica o no. Explicaba Cass que si lo era, Estados Unidos sería indulgente, aunque si semejante ofensa fuere obra de un gobierno normalmente establecido, sería causa de un rompimiento de relaciones diplomáticas. Cass dio instrucciones a Lamar de notificar a los dos gobiernos centroamericanos que Estados Unidos se opondría a que ninguna potencia europea estableciese un protectorado político, y que también se oponía al "ofensivo convenio" de que el gobierno francés apostase dos barcos de guerra en el río y en el lago. Teniendo los otros reclamantes a la ruta tanto derecho como Belly, Estados Unidos insistía en que Nicaragua no debía despojar a nadie arbitrariamente y sin razón de sus derechos. Cass esperaba que Nicaragua y Costa Rica rectificaran el desafuero, y en previsión de futuros desmanes Estados Unidos apostaría fuerzas navales en puertos del Atlántico y del Pacífico para proteger la vida y propiedad americanas. [28].

La enérgica reacción de Estados Unidos, junto con la repulsa de Belly por el gobierno francés, hizo que ambas repúblicas dieran explicaciones. Nicaragua dijo que el Presidente Martínez había actuado en carácter particular, no como presidente; que su actitud fue la de un simple ciudadano deseoso de ver a su patria libre de filibusteros. El Presidente Mora escribió al Ministro Lamar explicándole que había actuado bajo la influencia de sospechas e ideas erróneas que le impidieron formarse un juicio sereno; pero que ahora, con-

[27] Manning, *Central America, 1851 - 1860*, p. 115; Scroggs, *Filibusters and Financiers*, Págs. 362 - 63. --

[28] Manning, *Central America, 1851 - 1860*, Págs. 116 - 27.

vencido de lo infundado de ellas, libre y espontáneamente se retractaba. (29).

En su sesión del 28 de Junio el Congreso de Nicaragua ratificó con ciertas enmiendas el Tratado Cass-Irisarri, y lo envió a Washington con un comisionado especial. Pero Estados Unidos no aceptó las enmiendas, y en especial rechazó una cláusula adicional que decía: "El gobierno de Estados Unidos impedirá la organización, dentro de su territorio, de expediciones armadas contra Nicaragua, ni aun cuando fueran ellos allá con el pretexto de ayudar a cualquiera de los partidos que pudieran existir en ese país". El Secretario Cass manifestó que con tales palabras se dudaba ofensivamente que el gobierno americano siguiera aplicando de buena fe su ley de neutralidad. Pero que, para contemporizar, su gobierno aceptaría el tercer artículo referente al empleo de tropas americanas para resguardo de la ruta del tránsito. En vista de que el comisionado especial no tenía poderes para aceptar ninguna alteración del texto, se regresó a Nicaragua. (30).

Para entonces ambos gobiernos habían planteado con toda claridad su controversia. Nicaragua quería garantías contra la salida de más filibusteros, y Estados Unidos insistía en la excelencia de su ley de neutralidad. Estas complicaciones y las medidas adoptadas por Nicaragua respecto de la ruta del tránsito, impidieron durante los diez años siguientes la concertación de un tratado. Cuando el plazo para ratificar el Tratado Cass-Irisarri hubo expirado, Lamar firmó en Mayo de 1859 un tratado similar con don Pedro Zeledón. Pero este tratado resultó también fallido. Lamar pidió entonces su pasaporte y en Mayo de 1859 Estados Unidos suspendió relaciones diplomáticas con Nicaragua y Costa Rica. Sin embargo, habiéndose omitido la cláusula ofensiva, el 25 de Julio Nicaragua ratificó el tratado. Estados Unidos replicó agregando dos enmiendas más y lo devolvió de nueva para que

(29) Ibid., 128, 704 - 05, 709.

(30) Monning, *Central America, 1851-1860*, Págs. 128-30, 136, 688-89, 702-3, 717.

fuese ratificado en el término de seis meses a partir del 27 de Junio de 1860. Nicaragua alegó que la presencia de Walker en Honduras le impedía convocar al congreso a sesión extraordinaria; por tanto, se abstuvo de hacer nada al respecto hasta el 25 de Marzo de 1861 cuando, tres meses después del término fijado, ratificó el tratado con el añadido de otra enmienda. Si bien Estados Unidos no halló objeción que hacer, su propia guerra civil lo tenía muy ocupado. En tales circunstancias, ambos países no pudieron canjear ratificaciones sino hasta el 20 de Junio de 1868, en Granada. (31).

- 
- [31] Manning, *Central America, 1851 - 1860*, Págs. 153 - 54, 172, 740 - 41, 750 - 51, 917; de Seward a Dickinson, 5 de Abril de 1862, Publicaciones en Microfilm de Archivos Nacionales, "Diplomatic Instructions of the Department of State, 1801, 1906: The Central American States," Microcopia No. 77, Rollo 28, Vol. 16: 198-99; de Seward a Dickinson, 15 de Agosto de 1864, Archivos Nacionales, Microcopia No. 77, Rollo 28, Vol. 16:454; de Seward a Dickinson, 15 de Junio de 1867, Archivos Nacionales, Microcopia No. 77, Rollo 29, Vol. 17:24-5, de Dimitry al Departamento de Estado, 16 de Abril de 1851, Publicaciones en Microfilm de Archivos Nacionales, "Despachos de los Ministros Americanos en la América Central, 1824 - 1906, Nicaragua", Microcopia No. 219, Rollo 12, Vol. 6; de Dickinson a Seward, 14 de Diciembre de 1864, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 14, Vol. 9; de Dickinson a Seward, 20 de Julio de 1867, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 15, Vol. 10; de Dickinson a Seward, 7 de Julio de 1868, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 15, Vol. 10; *British and Foreign State Papers*, 58 1162-70.

## Más complicaciones

Después del fiasco de Belly, la atención volvió a fijarse en las reclamaciones que por derecho a la ruta hacían las compañías americanas. Webster y Allen volvieron a Nicaragua a principios de Julio de 1858 con \$ 100.000 dólares en oro dispuestos a conseguir la ratificación de un contrato provisional concedido en Marzo a Vanderbilt y a Clark. La cláusula condicional estipulaba que sólo entraría en vigor si la Canal Company incumplía su contrato. Esta compañía no había podido iniciar sus operaciones del tránsito dentro de los noventa días prescritos en el contrato Stebbins-Irisarri firmado el 26 de Octubre de 1857. Webster y Allen trataron de hacer que Nicaragua anulara el contrato que tenía con la Canal Company para ser ellos los favorecidos; pero en medio de sus discusiones llegó la protesta de Cass referente a la declaración de Rivas, junto con informes de que se había ordenado el envío de barcos de guerra americanos a los dos extremos del istmo. Habiéndose enterado de que el gobierno nicaragüense estaba dispuesto a ratificar el Tratado Cass-Irisarri, Webster y Allen desistieron de seguir gestionando y salieron de Granada con el General Máximo Jerez, recién nombrado ministro de Nicaragua en Washington. (32).

Habiéndole sido imposible comenzar sus operaciones en Enero, la American Atlantic y la Pacific Ship Canal Company notificaron el 2 de Febrero de 1858 al gobierno de Nicaragua que su incapacidad era resultado de la inseguridad y de las pérdidas sufridas a causa de la invasión de Walker y que, por consiguiente, pedían se las relevase del plazo fijado. Seguras las compañías de que a la postre obtendrían la concesión, despacharon al vapor **Hermann** vía Cabo de Hornos a hacer la travesía del Pacífico, y anunciaron que el **Washington** zarparía el 7 de Noviembre de 1858 de Nueva York para San Juan del Norte. Esto no fue bien visto por el nuevo Ministro General Jerez, quien por entonces tramitaba un nuevo con-

(32) *New York Times*, 27 de Marzo de 1858, 31 de Julio de 1858.

trato con los señores Van Dyke y Wallace, de Filadelfia. El 2 de Noviembre publicó en los diarios un aviso advirtiendo que la ruta no estaba en condiciones de ser transitada. Pero, pese a ello, el **Washington** salió conforme a itinerario con 320 pasajeros. (33).

Al arribar el **Washington** a San Juan del Norte el 18 de Noviembre, el agente de la compañía notificó al capitán que aún no sabía nada del **Hermann**, y que el gobierno de Nicaragua, en la creencia de que el vapor llevaba filibusteros, negaba permiso para cruzar el istmo. El vapor esperó mientras el agente iba en busca del permiso. El hombre regresó el 26 sin haber podido ver a las autoridades, y diciendo que no sólo estaba el pueblo alzado en armas, sino también que el **Hermann** había pasado de largo frente a San Juan del Sur en viaje a San Francisco. El **Washington**, por consiguiente, zarpó hacia Colón. Unos noventa pasajeros que no tenían dinero para continuar el viaje en la línea naviera Mail se regresaron en el mismo barco a Nueva York. Más tarde se supo que el **Hermann** había llegado a Valparaíso sin suficientes fondos para proseguir su derrotero. Su capitán, al no encontrar allí un dinero que supuestamente se le había enviado de antemano, suscribió un contrato de venta condicional con W. L. Hobson por \$ 20.000 dólares para comprar carbón y víveres. En Panamá se encontró con que tampoco allí había llegado el dinero, y Hobson tomó posesión del vapor para pagarse la deuda; su nuevo dueño había dado órdenes de que se le llevara directamente a San Francisco, sin tocar en San Juan del Sur. (34).

Casi un año pasó desde este fallido intento de reabrir la ruta hasta que se reavivaron otra vez las esperanzas cuando en Septiembre de 1859 la United States and Central American

(33) Manning, *Central America, 1851 - 1860*, Págs. 132, 721 - 22; *San Francisco Bulletin*, 27 y 29 de Noviembre, 2 de Diciembre de 1858; *New York Times*, 13 de Diciembre de 1858.

(34) *New York Times*, 13 de Diciembre de 1858; *Alto*, 4 de Diciembre de 1858; *San Francisco Bulletin*, 27 y 29 de Noviembre de 1858.

Transit Company anunció que el 5 de Octubre el **Keystone** abriría la ruta de Nicaragua a California como el único vapor autorizado a llevar correo de Estados Unidos. Con este paso quería el director general de correos reducir la exorbitante erogación que para el gobierno americano significaba el pago que hacía a las compañías United States Mail Steamship Company y a la Pacific Mail Steamship Company explotadoras de la ruta de Panamá. Se puso a licitación un nuevo contrato de nueve meses que fue adjudicado a Daniel H. Johnson para llevar el correo vía Nicaragua desde el 1o. de Octubre de 1859. Johnson, quien percibiría \$ 162.000 dólares, traspasó su contrato a la United States and Central American Transit Company lista ya a operar amparada bajo el contrato Jerez-Van Dyke, pese a que el gobierno de Nicaragua no lo había ratificado aún. La resolución de utilizar la ruta de Nicaragua surgió cuando el Ministro de ese país General Jerez aseguró al Secretario Cass que su gobierno cooperaría en la realización de la obra. Cuando el Comodoro Vanderbilt supo que el gobierno americano estaba dispuesto a proteger el correo, solicitó y obtuvo del director general de correos un contrato provisional para llevar el correo, vía Panamá o Nicaragua, caso que Johnson no cumpliera su compromiso.

Pero estos convenios semiformales no garantizaban la reapertura del tránsito. En Septiembre la American Atlantic and Pacific Ship Canal Company hizo saber al director general de correos que sus vapores del istmo no podrían llevar el correo. El 1o. de Octubre el señor Luis Molina, quien había sustituido al General Jerez como ministro de Nicaragua en Washington, notificó al Secretario Cass que la United States and Central American Transit Company no tenía contrato con su gobierno, y que, en su opinión, todo eso no era más que otro complot filibustero. Ante lo cual Johnson renunció a su contrato y el 5 de Octubre entró en vigor el contrato provisional de Vanderbilt; sin embargo, en vista de una nueva invasión encabezada por Walker, el director general de correos

sugirió a Vanderbilt enviar el correo Vía Panamá. El espectro de William Walker seguía rondando el tránsito. Tres años habrían de pasar antes que ningún otro intentara reabrir la ruta a través de Nicaragua. (35).

---

[35] U. S., Cong., Senate, Director General de Correos Joseph Holt, Report on Mail Contracts, 36th Cong., 1st Sess., 1859 - 60, S. Doc. 45, Págs. 1 - 44; Manning, Central America, 1851 - 1860, Págs. 144 - 51, 771 - 72; San Francisco Bulletin, 2 de Diciembre de 1858.