

## 18. Sorteando la tormenta

EN REACCIÓN A LA DECLARACIÓN en Rivas de los Presidentes Mora y Martínez, el 25 de julio de 1858 el secretario de estado Lewis Cass le envía un despacho "categórico y de gran amplitud de miras" al ministro Lamar: "la declaración más completa y decidida de la política Americana para el continente Americano jamás enunciada".<sup>294</sup> Los "cuatro grandes principios de gran amplitud de miras" que se cree "permanecerán firmes como una roca durante generaciones", son:

1. Que las rutas del tránsito a través del Istmo Americano deben estar abiertas y libres para el comercio del mundo entero.
2. Que no se establecerá ningún protectorado europeo en las naciones anárquicas de este continente.
3. Que se deben proteger y serán protegidas las vidas y propiedades de los ciudadanos Americanos en el exterior.
4. Que los decretos ejecutivos de los efímeros Presidentes en los Estados hispanoamericanos no se reconocerán como ley cuando estén en oposición a los derechos legalmente adquiridos de los ciudadanos Americanos.

Junto con "estos grandes principios", el general Cass hace "el significativo anuncio" de que el gobierno norteamericano está "decidido a ponerle fin al abuso de la debilidad que ha largo tiempo caracterizado el curso de los inestables mandatarios de las repúblicas hispanoamericanas; y que si dichos países no pueden mantener gobiernos que reconozcan y cumplan sus obligaciones bajo la ley internacional, el pueblo Americano y el gobierno Americano le hará justicia a sus ciudadanos con sus propias manos".<sup>295</sup> Para mostrar que esa amenaza no es vana, Cass le ordena al ministro Lamar que

inmediatamente presente reclamos contra Nicaragua y Costa Rica por los "ultrajes" cometidos contra los ciudadanos Americanos durante la guerra de Walker; el Ministro de la Marina manda barcos de guerra a los puertos de Nicaragua en ambos océanos en apoyo de Lamar, para que las autoridades nicaragüenses acepten lo que él pida; y Cass le envía la siguiente advertencia al Presidente Martínez, anunciándole lo que él cree que sucedería si el gobierno de Buchanan no se opusiera a los filibusteros:

Hasta el observador más descuidado de los eventos que suceden, debe estar convencido de que si las expediciones militares no encontraran oposición de parte de las autoridades en los Estados Unidos, el espíritu aventurero, originalmente llamado a actuar por la propia Nicaragua y luego estimulado por los sucesos subsiguientes, enviaría a dicho país sin dilación bandadas de hombres atrevidos, que pronto obtendrían el control de sus asuntos y cambiarían el curso entero de su política —y probablemente su destino.<sup>296</sup>

Lamar se pone a trabajar sin dilación, tomando diligentemente declaraciones y presentando numerosos reclamos de indemnización ante las autoridades en Managua y San José. Los reclamos contra Nicaragua van desde \$110.000 por el asesinato y robo de John Lawless y otros en Granada el 12 de octubre de 1856, hasta \$44,35 por el salario pendiente de J. J. Clotey, un tejano contratado por W. R. C. Webster en abril de 1858 para cuidar los restos del *San Carlos* en el lago.<sup>297</sup> En julio, el ministro Lamar le pide al secretario de estado Cass que un barco de guerra visite San Juan del Sur o El Realejo: "sin esto, es ilusorio pensar que este gobierno acepte lo que le proponemos"; e insta a su propio gobierno que "presto tome posesión de los puntos fácilmente defendibles a lo largo de la ruta del Tránsito como medida de protección a cualquier compañía que la abra, y también para la seguridad de las vidas y bienes de los Americanos actualmente en el país". Quiere que fuerzas Americanas ocupen los fuertes del Castillo y San Carlos, pues

considera la posesión de dichos puntos "casi indispensable".<sup>298</sup>

El 20 de julio de 1858 "no hay un solo barco de guerra —ni americano ni francés o inglés" en San Juan del Norte.<sup>299</sup> De ahí en adelante, nueve barcos de guerra norteamericanos convergen sobre Nicaragua en relevos, "con el objeto de forzar al gobierno nicaragüense a que ratifique el tratado Cass-Irisarri original".<sup>300</sup> La fragata a vapor *Saranac* (6 cañones), la corbeta *Decatur* (16 cañones) y el vapor de hélice *Merrimack* (40 cañones) hacen sentir su presencia en San Juan del Sur y El Realejo, en el Pacífico; las corbetas *Savannah* (24 cañones), *Saratoga* (20 cañones), *Plymouth* (22 cañones), *Jamestown* (22 cañones), el vapor de hélice *Roanoke* (40 cañones) y el barco nodriza *Release* hacen igual en San Juan del Norte, en el Caribe.<sup>301</sup>

Aunque Lamar consigue nueve cañoneras en vez de una, las fuerzas del Tío Sam no ocupan los puntos que él desea en la ruta del Tránsito. Los Marineros del *Saranac* amenazan desembarcar en San Juan del Sur en agosto, cuando un par de compatriotas carniceros —Mitchell Green y Caleb S. Thurlow, suplidores de carne a la fragata— caen presos en el pueblo por violar el reglamento municipal.<sup>302</sup> El capitán Kelly envía varias lanchas llenas de Marineros a liberarlos, pero cuando se acercan a la costa, las autoridades sacan a los reos y se evita que la tropa extranjera desembarque e imponga "justicia" volando balas en suelo nica. En El Realejo, el comandante del *Decatur* adiestra con diligencia a la tripulación en el uso de armas menores, ejercicios de desembarco y tiro al blanco, "aleccionando mucho a los nicaragüenses".<sup>303</sup> En las palabras de un marino del *Decatur*: "Nuestro barco aguarda aquí las órdenes acerca del papel que jugará en las negociaciones que realizan nuestro gobierno y Nicaragua".<sup>304</sup> Con la memoria fresca de lo que la *Cyane* hizo en San Juan del Norte, y de lo que Walker y Henningsen hicieron en Granada, los nicaragüenses se alarman sobremedida:

## SÍNTOMAS DE ALARMA EN NICARAGUA

[Tomado de *El Centro Americano*, de Granada, del 9 de octubre de 1858]

Las noticias de los Estados Unidos son muy alarmantes. Informan que el Gobierno Americano está dispuesto a abrir la línea del Tránsito no sólo sin el consentimiento de Nicaragua, sino que sin siquiera notificárselo a ella. Se habla de las instrucciones dadas al general Lamar, para que él se las presente al Gobierno de Nicaragua, con el objeto de inspirar tal pavor, que le será imposible rehusarles nada al Gobierno Americano y a los especuladores.

Desde que se inició la primera negociación sobre el Tránsito, el sistema de atemorizar a Nicaragua, con el propósito de arrancarle una concesión o una prórroga, ha sido seguido con la mayor consistencia, y no sin éxito; y aún ahora que el filibusterismo ha muerto, para no levantarse jamás, se le amenaza con una nueva invasión de Walker, sin duda para que el general Martínez se apresure a seguir el caritativo consejo que le da la prensa Know-Nothing de la Unión Americana: "que renuncie y dé su lugar a un nuevo Presidente y a una política más liberal, para poder zanjar las dificultades que hay entre ambos gobiernos" ...<sup>305</sup>

La diplomacia de cañoneras de Lamar comienza a rendir frutos en septiembre, cuando los presidentes Mora y Martínez para evitar mayores males rectifican las "declaraciones insultantes" del Manifiesto de Rivas, retractándose y desconociendo las imputaciones contra el honor y la conducta de los Estados Unidos. Pero, naturalmente, en sus cartas de disculpa a Lamar, no relatan cómo los reclamos alarmantes y las amenazantes cañoneras los "convencen" de la "verdad":

San José Setiembre 16 de 1858.

Muy distinguido Sor. mio. —Los Gobiernos, lo mismo que los individuos, estan espuestos á no acertar siempre en sus deliberaciones, ... Convencido ahora de lo infundado de aquellos sentimientos [espuestos, y la politica indicada en la declaratoria de 1° de Mayo ultimo, en Rivas de

Nicaragua], me creo en el deber de renunciarlos libre y espontaneamente, y de espresar la plena confianza que tengo en la buena fé y justas intenciones del Presidente de los Estados Unidos ...

(firmado) JUAN R. MORA.

Managua Setiembre 25 de 1858.

Mui Señor mio. —La correspondencia privada que tengo con el Señor Don Juan Rafael Mora Presidente de la Repca de Costarica, y el convencimiento en que este Señor está de la equivocacion en que incurrimos en la declaratoria de 1° de Mayo último respecto al digno Presidente de los EE. UU. y á su respetable Ministro cerca de los Gobiernos de Nicaragua y Costarica, me autorizan para declarar á V. E. francamente que aquel acto, aunque no oficial, fué estendido de recelos apremiantes, pero mal fundados.

Convensido ahora de esta verdad, me creo en el deber de justicia de renunciar libre y espontaneamente aquellos sentimientos, y de espresar la plena confianza que tengo en la buena fé y rectas intenciones del Presidente de los EE. UU. ...

(firmado) TOMÁS MARTÍNEZ.<sup>306</sup>

Lamar confía entonces lograr el objetivo principal de su misión. El 10 de octubre le escribe al almirante James Mc.Mc.Intosh, en el *Roanoke* en San Juan del Norte: "Aún no pierdo la esperanza de lograr una solución amistosa y satisfactoria de las dificultades actuales con estas Repúblicas, y no dudo que su presencia en el vecindario con la fuerza a su mando, facilitará mucho el fin que deseamos".<sup>307</sup> La solución "satisfactoria" para Lamar, necesariamente significa que Nicaragua debe ceder y aceptar el tratado Cass-Irisarri original. Y el Departamento de Estado cree que el enviado plenipotenciario general Máximo Jerez llega dispuesto a aceptarlo.

Pero Martínez también sabe jugar a las cartas.

\* \* \*

TRAS DESEMBARCAREN EN NUEVA YORK, Jerez inicia su misión diplomática a principios de agosto trabando amistad personal con el Presidente Buchanan en conversaciones informales en el balneario de aguas termales de Bedford Springs, Pennsylvania, donde el Presidente veranea. Luego prosigue para Washington y el 16 de agosto visita el Departamento de Estado, pero no logra ver al secretario de estado Lewis Cass. Tiene que esperar varias semanas, hasta que por fin Cass le concede audiencia el 2 de octubre. La prensa informa que, en las primeras dos entrevistas con el Secretario de Estado, Jerez "negó enfáticamente que su gobierno haya intentado insultar u ofender a los Estados Unidos en las negociaciones con Belly ni en el lenguaje usado respecto al gobierno y pueblo de esta república".<sup>308</sup> Enseguida, el 5 de octubre, el Presidente Buchanan recibe formalmente a Jerez como enviado especial de Nicaragua.

Hasta ese momento, se entiende que Jerez tiene "plenos poderes para arreglar las dificultades con este país, y para arreglar la aceptación del tratado Cass-Irisarri, con o sin ciertas modificaciones insignificantes".<sup>309</sup> Mas, cuando Jerez visita el Departamento de Estado el 13 de octubre y presenta las instrucciones de su gobierno, que "inmediatamente" se traducen al inglés, se descubre que sólo está facultado para actuar, "con el fin de que las enmiendas hechas por la Asamblea de Nicaragua al tratado se lleven a cabo substancialmente". El gobierno de Buchanan considera inaceptables dichas enmiendas y las rechaza. Tras otra larga entrevista con el secretario de estado Cass, el 14, la misión de Jerez "generalmente se considera haber llegado a su fin".<sup>310</sup> El 16, Cass "enfáticamente" le informa a Jerez que sería inútil seguir en comunicación con él, y que "sea lo que fuere que haga Francia o cualquier otra Potencia extranjera", el gobierno de Estados Unidos "protegerá la ruta del Tránsito en toda su extensión y contra todo riesgo".<sup>311</sup> Ello en realidad prolonga en vez de concluir la controversia Jerez-Cass, pues el gobierno de Estados Unidos decide proteger la concesión del Tránsito de Stebbins-White, haciendo caso omiso de la decisión del gobierno nicaragüense que la declara

nula por incumplimiento al no iniciar operaciones el 15 de junio.

Desde su arribo en Nueva York, en julio, Jerez repetidamente les conmina a los dueños de la concesión Stebbins-White que ésta ha caducado. Jerez entonces trata de negociar un nuevo arreglo con Vanderbilt, pero el Comodoro no muestra interés en la propuesta de Nicaragua. Es público que la Compañía de Vapores del Pacífico le continúa pagando un estipendio, que ha aumentado a \$56.000 mensuales, por mantener cerrada la línea de Nicaragua. Se dice que Vanderbilt trató de apoderarse de los vapores lacustres y fluviales por medio de Webster y Miller únicamente para impedir que nadie más abra la línea.<sup>312</sup> Jerez en seguida (el 27 de octubre) firma un contrato de Tránsito con una compañía de Filadelfia representada por los señores J. C. Van Dyke y Francis B. Wallace (concesión Vandyke o Wallace-Vandyke), y lo manda a Managua para que lo apruebe la Legislatura.

La Compañía Americana de Vapores del Canal Atlántico y Pacífico (Joseph L. White, parientes & amigos), dueños de la concesión Stebbins-White dada por Insarri, finalmente muestran señales de aprestarse a abrir el Tránsito cuando el 23 de agosto un viejo vapor, el *Hermann*, zarpa de Nueva York para San Francisco vía el Cabo de Hornos, dizque a cubrir el trecho de la ruta en el Pacífico. En septiembre, la Compañía manda tres vapores de Nueva York a San Juan del Norte, para el servicio en el río San Juan y el Gran Lago de Nicaragua: el vetusto *American Eagle*, recién reparado y rebautizado *Cass-Yrisarri* en dudoso honor al supuesto tratado; el *Catherine Maria*, bautizado en honor a la esposa del Vicepresidente de la Compañía; y el *Liberty*, que cubría la ruta entre Nueva York y Astoria, con el nuevo nombre *Laura Frances* en honor a la esposa de Joseph L. White.<sup>313</sup> Wall Street andaba de fiesta.

Antes de zarpar el *Cass-Yrisarri* y el *Laura Frances*, la Compañía invita a la prensa y un grupo selecto a excursiones en la bahía, en las que "las buenas cosas en las mesas se proveyeron en profusión, incluyendo un muy copioso surtido de bebidas". Joseph L. White brinda "a la salud del Ministro

de Nicaragua, el general Irisarri", quien a su turno concluye su discurso "brindando a la salud del Presidente de los Estados Unidos y al éxito de la Compañía Americana de Vapores del Canal Atlántico y Pacífico".<sup>314</sup> Irisarri es accionista de la compañía, en virtud de una generosa donación de acciones de parte de Joseph I. White en recompensa y estipendio por haber firmado la concesión del Tránsito a Stebbins-White y el tratado Cass-Irisarri. Hay quien dice que Irisarri firmó dichos documentos "entreviendo la propicia ocasión de alcanzar algunos millares de águilas de oro".<sup>315</sup> Su apoyo a White en la controversia del Tránsito lo lleva a romper con el gobierno de Martínez, y en diciembre Jerez lo ha sustituido como Ministro de Nicaragua residente en los Estados Unidos. El 8 de octubre de 1858, mientras el enviado extraordinario Jerez aún aguarda presentar sus credenciales en el Departamento de Estado, White e Irisarri llegan a Washington, "a consultar con el gobierno sobre los asuntos de la ruta del Tránsito".<sup>316</sup> Como resultado:

... aunque la Administración no apoya ningún reclamo que no esté basado en la justicia, considera, a la luz de lo que ve, que la Compañía Canalera tiene derecho a su apoyo, especialmente ahora que la compañía ha demostrado la decisión y habilidad de abrir de nuevo esa importantísima ruta. La postura del gobierno es, que la ruta se debe abrir, y cree que esta compañía tiene el derecho y está en posición de hacerlo. Ése es el asunto en resumen. Se han enviado barcos de guerra a ambos lados del Istmo a ver que dichas ideas se realicen, tres a este lado y dos al otro. Se entiende que están sujetos a las órdenes del general Lamar, nuestro Ministro en Nicaragua, para poner en práctica los principios sentados en el despacho del general Cass, conforme ya se publicó en el *Herald*.<sup>317</sup>

El 23 de octubre, la Compañía Canalera de White anuncia la apertura de la línea del tránsito a California vía Nicaragua.<sup>318</sup> El vapor *Washington*, antes de la línea Bremen, estará listo a zarpar de Nueva York para San Juan



del Norte el 6 de noviembre. Los vaporcitos *Cass-Yrisarri*, *Catherine Maria* y *Laura Frances* transportarán a los pasajeros en el río y lago, y el *Hermann* los estará esperando en San Juan del Sur para llevarlos a San Francisco. A finales de octubre, Joseph L. White y sus socios y amigos de la Compañía Canalera rebosan de optimismo, jactándose de la protección del gobierno Americano a su línea del Tránsito, y asegurando que ya habían vendido 700 boletos para el primer viaje del *Washington*. Pero las noticias de San Juan del Norte, que llegan a Nueva York a principios de noviembre, revelan que los vaporcitos de la Compañía Canalera no podrán transportar los pasajeros por el río y el lago de Nicaragua:

Barco de Estados Unidos *Savannah*,  
San Juan de Nicaragua, 15 octubre 1858.

El *Cass-Yrisarri* está encallado en uno de los raudales del río San Juan, esperando que suba el agua para llegar al lago. El *Catherine Maria* está aún aquí, aparentemente totalmente inservible para el propósito que lo trajeron, ya que cala demasiada agua para navegar en el río, y puede llevar sólo pocos pasajeros. El coronel Childs, ingeniero de la Compañía del Tránsito, está aquí, y evidentemente preocupado ante la perspectiva de que le caiga encima un vapor lleno de pasajeros de Nueva York; y él sin los medios para transportarlos a la costa del Pacífico. Él sabe muy bien que habrá gran tribulación si cualquier número de pasajeros desembarca en Nicaragua, donde todo ciudadano de los Estados Unidos es considerado filibustero por las masas.<sup>319</sup>

Jerez, rápido, saca un "Manifiesto", estimando que es "un acto de justicia para los ciudadanos de los Estados Unidos, que podrían verse perjudicados si compran boletos", y previniéndoles que no tomen pasaje en el *Washington*, porque la ruta por Nicaragua "no está aún en condiciones para llevar pasajeros ni carga".<sup>320</sup> El gobierno de Buchanan "critica

severamente" el Manifiesto de Jerez.<sup>321</sup> El Departamento de Estado le envía una nota oficial "señalándole lo impropio de su conducta, y expresándole el disgusto con que el Departamento mira su publicación en que le advierte al público que no compre boletos para viajar en el vapor *Washington* a Nicaragua".<sup>322</sup> El secretario de estado Lewis Cass personalmente reitera su disgusto el 9 de noviembre en una carta a Joseph L. White.<sup>323</sup>

El *Washington* zarpa de Nueva York el 7 de noviembre y llega a San Juan del Norte el 18. Sus 323 pasajeros permanecen a bordo en la bahía por más de una semana, sin poder continuar porque no hay medio de transporte a San Juan del Sur, ni de ahí a California. El *Catherine Maria* no puede navegar las aguas poco profundas del bajo San Juan, y el *Hermann*, tras dar vuelta al Cabo de Hornos y tocar en Panamá, se va directo a San Francisco. El 26 de noviembre, el *Washington* prosigue a Aspinwall, en Panamá, 230 pasajeros cruzan el Istmo en el tren, y 93 se regresan a Nueva York porque no pueden pagar el sobreprecio del viaje a California vía Panamá.<sup>324</sup>

Aunque el secretario de estado Cass no reconoce en público que el Manifiesto de Jerez es correcto, el Departamento de Estado sin embargo de ahí en adelante normaliza las relaciones con el diplomático nicaragüense. La tempestad desatada por el Manifiesto de Martínez y Mora en Rivas, se despeja de pronto después del Manifiesto de Jerez en Washington.