

## 8. Los codiciosos hermaníticos

EL 4 DE DICIEMBRE DE 1856, el Presidente de Costa Rica don Juan Rafael Mora y el cosignatario ministro de relaciones exteriores don Lorenzo Montúfar, le otorgan a W.R.C. Webster una concesión por 75 años de la ruta del Tránsito de Nicaragua.<sup>92</sup> El 12 de enero de 1857, Montúfar le notifica al gobierno de don Patricio Rivas en León que Costa Rica ha suscrito una contrata con Webster, y le solicita a Nicaragua que se adhiera a ella, previniéndole que no se niegue a hacerlo, pues "Costa Rica que ha contraído un compromiso, que no puede dejar de llenar por su parte, se vería en caso de negativa, forzado á sostenerlo con sus fuerzas, para lo cual no abandonaría sus ventajas en el rio y lago". Montúfar "hace ver que Nicaragua participaría en virtud de la aceptación de la Contrata, de sus utilidades en unión de Costa Rica, pero despues de rebajados un millon de pesos que se emprestaron para gastos de la misma guerra". Enseguida anuncia que el general don José María Cañas (cuñado del Presidente Mora) irá a León como "Comisionado Especial" a tratar el asunto con el gobierno.<sup>93</sup> Cañas, sin embargo, no trata el asunto con el gobierno en León, y cuando termina la guerra, en mayo, Nicaragua no se ha adherido a la contrata Webster-Mora y ni siquiera conoce el documento.

Webster y su secretario Anderson llegan a Nueva York el 28 de enero de 1857. Pretenden tener plenos poderes de los presidentes Mora y Rivas para vender la contrata Mora-Webster, y la ofrecen al mejor postor. Pronto aparecen muchos compradores: hay un "consorcio" de Simeon Draper, otro de Moses Taylor, tres más de Vanderbilt, Morgan & Garrison y George Law, "y creemos que hay otra media docena, todos pujando para quedarse con la codiciada presa".<sup>94</sup> El problema es que nadie ofrece metálico por la contrata.

Vanderbilt ofrece pagar con los reclamos de la vieja Compañía del Tránsito contra Nicaragua y los servicios de Spencer a Costa Rica. Morgan & Garrison, con los reclamos contra Costa Rica por daños a sus bienes al apoderarse de los vapores. Draper y los demás ofrecen sólo porcentajes de las futuras ganancias. En consecuencia, transcurren semanas sin que Webster logre recoger en Wall Street un sólo dólar para el Presidente Mora.

En el ínterin, Anderson se da cuenta que el compadre Webster es un pillo y se pelea con él. Y cuando Spencer llega a Nueva York de Costa Rica, el 28 de marzo, también se pelea con Webster cuando éste no le puede pagar la recompensa prometida por capturar los vapores. Los tres exsocios entonces regresan donde Mora, cada uno en una misión separada. Spencer va de agente de Vanderbilt. Zarpa de Nueva York el 5 de mayo; viaja vía Aspinwall, San Juan del Norte y el Sarapiquí, y llega a San José a finales del mes. Lleva una propuesta de Vanderbilt para que Costa Rica le entregue los vapores de la Compañía del Tránsito de Nicaragua, pero como no lleva ni promete dinero, Mora la rechaza y Spencer se regresa a Nueva York como salió, con las manos vacías. Webster va de agente de Morgan & Garrison. Viaja a Costa Rica en junio acompañado de Israel Chapman Harris (yerno de Charles Morgan), vía Panamá y Puntarenas. Cuando llega a San José, el 29 de junio, su contrata ha caducado por no haberle entregado a Mora la primera cuota del préstamo en el tiempo prescrito. Anderson va de agente de Simeon Draper. Aunque sale de Nueva York antes que su rival, viaja a Puntarenas en un barco más lento y cuando llega a San José, el 5 de julio, Webster & Harris ya están negociando una nueva contrata con Mora. Anderson presenta la propuesta de Draper, pero su buena reputación y valiosas conexiones en Costa Rica no le ganan a la astucia de Webster. El resultado es que el 14 de julio de 1857, el Presidente Mora otorga a Webster & Harris una concesión por 50 años de la ruta del Tránsito de Nicaragua, cuando éstos prometen darle al gobierno costarricense \$250.000 para el 25 de septiembre y cuotas adicionales de ahí en adelante hasta un total de \$500.000.<sup>95</sup>

Claro está que el Presidente Mora no tiene autorización del dueño, Nicaragua, para otorgar ninguna concesión. Pero, por primera vez en la Historia, en 1857 la bandera costarricense flamea soberana en la codiciada ruta: en Punta de Castilla [Punta Arenas] —lengua de tierra en que está la terminal del Tránsito de San Juan del Norte—, en el Castillo de la Inmaculada, en el Fuerte San Carlos, en Tortuga, y a bordo de los vapores lacustres y fluviales. Habiendo tomado posesión de la ruta, el Presidente Juan Rafael, su hermano José Joaquín y su cuñado José María, se aprestan a incorporar permanentemente el territorio del Tránsito y Canal de Nicaragua dentro de la soberanía costarricense. Y todo indica que los "Nicaragüenses Buenos para Nada" les ayudarán facilitándoles la tarea. Durante las etapas finales de la guerra, Cañas cultiva relaciones cordiales con los generales nicaragüenses Martínez y Jerez, y ambos (al igual que sus compatriotas) sienten gran amistad y gratitud hacia Costa Rica por su concurso contra los filibusteros. Cañas así puede asegurarle confiado a su cuñado el Presidente, que él ajustará las cosas con Nicaragua a conveniencia de Mora:

S. Jorge, Febrero 16 de 1857.

S. Dn. Juan Rafael Mora.

S. José.

... Evaristo [Carazo] está comprando abastos en Granada y Masaya. Me escribio preguntandome si me mandaba los poderes. Yo le prometo arreglar la cosa como a U. le convenga. El Gobierno, Jerez y todos los influentes están tan agradecidos de C. R., que hará la generacion presente cuanto se le proponga á fin de dar gusto a C. R. y estrechar mas la union con ella. ...

José M. Cañas.<sup>96</sup>

Los deseos de Mora van más allá de estrechar la unión entre vecinos, y Cañas no hace ninguna propuesta a las autoridades en León. Más bien, "evacuado por los filibusteros el territorio de la República, sin contar con el

Gobierno existente en Nicaragua, el Jeneral Mora dió armas á los Jenerales Martínez y Jerez con recomendaciones insidiosas, y marchó para Costarica dejando las cosas en un estado de incertidumbre". Cañas se quedó en Rivas; sus fuerzas continuaron en posesión de los vapores y del río, y "desde el momento que las fuerzas de Costarica entraron en posesion de los referidos vapores, tambien ocuparon el Castillo Viejo, y lo guardaron sin que mediase ninguna clase de inteligencia con Nicaragua, aun despues de terminada la guerra con los filibusteros".<sup>97</sup>

A finales de mayo, cuando los líderes granadinos hablan de anexión a Costa Rica y Nicaragua se apresta a reanudar la guerra fratricida, Mora está a punto de coronar su proyecto expansionista. En cuanto se desate la matanza entre León y Granada, Costa Rica se sentirá justificada en anexar oficialmente la ruta del Tránsito y el Canal, a petición de los mismos nicaragüenses, a como hizo con el Guanacaste. En consecuencia, en todo mayo Cañas aguarda paciente, observando el desarrollo de los acontecimientos desde el cuartel en Rivas. Mas cuando el convenio del 12 de junio entre Martínez y Jerez inesperadamente disuelve el espectro de la guerra fratricida, Cañas finalmente viaja a Managua e inicia las negociaciones con el comisionado de Nicaragua, Gregorio Juárez. En un gesto de buena voluntad para las pláticas, quita la guarnición costarricense del Fuerte San Carlos y permite la presencia del Inspector de Aduanas nicaragüense en el Castillo de la Inmaculada.

El comisionado Cañas tiene el Poder e instrucciones de su gobierno para obtener tres cosas: (1) que Nicaragua apruebe y ratifique la contrata Mora-Webster del 4 de diciembre de 1856; (2) el arreglo definitivo de límites territoriales entre Costa Rica y Nicaragua; (3) el permiso de Nicaragua para que Costa Rica establezca la línea de Tránsito por San Juan del Sur a La Virgen y viceversa mientras se concluye el convenio limítrofe.<sup>98</sup> Al examinar los documentos que le presenta Cañas, Juárez nota que la contrata Mora-Webster comienza con el artículo 11. Cañas no logra explicar por qué le faltan los primeros diez artículos al documento remitido por su gobierno para

que Nicaragua lo apruebe, y el 6 de julio ambos comisionados deciden suspender las negociaciones respecto a la contrata en espera de instrucciones adicionales de sus gobiernos.<sup>99</sup> Entonces ajustan y firman un "Tratado de Límites" y un "Tratado de Paz y Confederación" entre Nicaragua y Costa Rica, y el gobierno de Managua enseguida los ratifica. Ambos documentos resultan ser fingidos, pues Mora, en San José, ni siquiera los envía al Congreso para su ratificación. En su lugar, el 5 de agosto instruye a Cañas que le pida a Nicaragua que sin dilación apruebe la concesión del Tránsito otorgada por él [Mora] a Webster & Harris el 16 de julio, y que, si Nicaragua se niega, Cañas "se retire haciendo una protesta comedida pero enérgica".<sup>100</sup>

Simultáneamente, Mora y Cañas tratan de enrolar a Vanderbilt para que les ayude en el proyecto expansionista. A principios de agosto, Cañas manda a Nueva York a su Ayudante W. P. Caycee (excoronel filibustero de Walker), con una propuesta para el Comodoro.<sup>101</sup> Cañas propone crear una nueva organización política abarcando los distritos del río San Juan, el Guanacaste y Rivas, con la ayuda de Vanderbilt, a quien la nueva nación le concederá una lucrativa concesión del Tránsito.<sup>102</sup> Es sobrancero señalar que la "nueva nación del istmo" de Cañas es ficticia, un ardid transparente para meter la soberanía de la ruta del Tránsito y el Canal de Nicaragua dentro de Costa Rica. Vanderbilt rechaza de plano la propuesta tica y envía una contrapropuesta. Conforme lo narra Scroggs:

Vanderbilt no creyó conveniente el plan debido a la escasa población que tendría el nuevo Estado, y le pidió a Cañas que le entregara los vapores a él (Vanderbilt) y le permitiera reanudar el Tránsito, asegurándole que en ello contaría de lleno con el apoyo de los Estados Unidos, pues las autoridades en Washington habían declarado sus intenciones de proteger al gobierno que abriera la ruta. Tras hacer eso, Cañas debía ir a Washington como Ministro de Nicaragua y Costa Rica para reemplazar a Irisarri, que se había convertido en instrumento de los especuladores.<sup>103</sup>

\* \* \*

MIENTRAS CAÑAS NEGOCIA CON VANDERBILT, los "especuladores" (es decir, Joseph L. White), ya han obtenido el apoyo de las autoridades en Washington para otro tipo de arreglo que deja tanto al Comodoro como a Costa Rica en la luna de Valencia —"oliéndose el dedo", como se dice en Nicaragua. White proyecta apoderarse de la ruta en sociedad con su amigo capitalista neoyorquino H.G. Stebbins. Vanderbilt es la vieja Compañía Accesoría del Tránsito. En las elecciones de la Junta Directiva a principios de mayo, como 60.000 acciones votan por la papeleta preparada por él: Presidente, su yerno James M. Cross, Primer Director, su otro yerno Daniel B. Allen, y todos los demás directores, empleados o amigos suyos. En otras palabras, "la antigua Compañía Accesoría del Tránsito" es a todas luces "la consolidación completa de la Casa de Vanderbilt".<sup>104</sup> Éste no tiene prisa en reabrir la ruta de Nicaragua, pues recibe \$40.000 mensuales de la Compañía de Vapores del Pacífico mientras Nicaragua siga cerrada. Para mayo de 1857 se ha embolsado \$520.000 por ello, además de las ganancias adicionales como condueño que es de la línea de Panamá.<sup>105</sup> Su interés principal es recobrar posesión de los vapores lacustres y fluviales para que nadie más reanude el Tránsito por Nicaragua.

White rompió con Vanderbilt al pasarse al campo de Morgan & Garrison en 1853, y en 1857 no colabora con ninguno de ellos sino que forja un proyecto aparte utilizando sus viejas acciones del Canal de Nicaragua que ya no valen nada y nadie las quiere. Asociado al capitalista neoyorquino H.G. Stebbins, White compra en sigilo en Wall Street acciones adicionales a precio de ganga. Para el 20 de mayo, ha adquirido todas las que hay en el mercado, pagando a lo sumo \$150 por acciones que originalmente se vendieron a \$3.700 en 1852.<sup>106</sup> White enseguida traba amistad con don Antonio José de Irisarri, el diplomático guatemalteco que el Presidente Patricio Rivas nombró Ministro de Nicaragua en Washington en sustitución del padre Vijil Irisarri

como Ministro Plenipotenciario representando a Nicaragua, y Stebbins como Presidente de la Compañía Americana de Vapores del Canal Atlántico y Pacífico [American Atlantic and Pacific Ship Canal Company], el 19 de junio de 1857 firman una contrata de Tránsito en la que Stebbins promete pagarle a Nicaragua \$1,50 por pasajero adulto y \$0,75 por cada niño que cruce el país. Irisari envía la contrata a Managua y el gobierno de Jerez-Martínez la ratifica el 27 de julio.

En esos días hay cuatro rivales importantes compitiendo por la ruta: La Compañía Accesoria de Vanderbilt, la canalera de Stebbins & White, la costarricense de Webster & Harris (es decir, de Morgan & Garrison), y George Law sin contrata pero apostando al triunfo de Walker. Todos cabildean en Washington buscando el apoyo del gobierno, y al comienzo Law toma la delantera: cuando los "comisionados filibusteros" Pierre Soulé y el coronel Slatter visitan la capital a principios de mayo, "conferenciando con el gobierno acerca de Nicaragua" en compañía de George Law, la prensa informa que Soulé recibe "de altas esferas, alentadoras palabras asegurándole ayuda indirecta para sus empresas filibusteras".<sup>107</sup> El *Delta* comenta:

... "Dispara una flecha en dirección a la pérdida", dice el adagio, "y podrás recobrar ambas". Como George Law tiene en su aljaba más flechas que los señores Morgan, Garrison & Cía., podría correr el albur —quizá.

Estamos convencidos que una sociedad organizada sobre bases correctas, juntando los elementos militares o filibusteros y los financieros —es decir, al ejército de liberación o regeneración y a una empresa comercial o naviera fuerte y estable— lograría conquistar nuestra India en Centroamérica. Dicha sociedad todavía no existe. Sólo tenemos empresas navieras rivales y especuladores rivales degollándose entre sí, y finalmente degollando a Nicaragua— destruyendo la presa antes de que caiga en manos de otro.

De triunfar los Aliados, lo probable es que ellos también se peleen por el botín; la hora de la victoria puede ser el comienzo de su debilidad; y ése es

el momento, cuando estén desprevenidos, en que hay que dar el golpe eficaz para salvar a Nicaragua de la aniquilación. Al buen entendedor, pocas palabras le bastan.<sup>108</sup>

Sigue la pugna. Las perspectivas de Law se hunden cuando regresa de Nicaragua el Héroe Caído. Garrison se entrevista con el Presidente Buchanan a comienzos de junio y le pide el apoyo del gobierno para su línea del Tránsito. La prensa informa que Buchanan no le dice ni sí ni no. Entonces Vanderbilt le escribe al Presidente, "deseando saber cuáles son sus intenciones", y lo visita en Washington "buscando que el gobierno interceda por él en los asuntos nicaragüenses". No lo logra: "le comunican que por el momento el gobierno ha decidido no intervenir en su reyerta con Walker y los Comodoros neoyorquinos".<sup>109</sup> White también va a Washington a pedir el apoyo del gobierno para su empresa. En conversaciones privadas con el secretario de estado Lewis Cass, el tacto y la sagacidad de White triunfan donde los demás han fracasado.<sup>110</sup> De ahí en adelante el Departamento de Estado colabora y adelanta los planes de White, haciendo dos cosas específicas:

1. Cass negocia con Irisarri un tratado entre Estados Unidos y Nicaragua, protegiendo la concesión del Tránsito otorgada por Irisarri a Stebbins & White.<sup>111</sup>

2. Cass le notifica a Costa Rica que los Estados Unidos opinan que la jurisdicción de la ruta entera del Tránsito le pertenece a Nicaragua y que debe seguir indivisa; que Costa Rica, por sus declaraciones previas propias, está inhibida para convertir la guerra contra Walker en una guerra de conquista; y que la frontera de Nicaragua con Costa Rica se debe restaurar a la condición en que estaba antes de la guerra, es decir, dejando la posesión y jurisdicción exclusiva de la ruta del Tránsito a la República de Nicaragua. Además de notificarle al Ministro costarricense don Luis Molina en Washington, el 30 de julio Cass le envía instrucciones a William Carey Jones, Enviado

Especial de los Estados Unidos ante Nicaragua y Costa Rica, para que personalmente les transmita ese mensaje al gobierno costarricense en San José y al nicaragüense en Managua, adonde Jones ha sido enviado en mayo por el Presidente Buchanan para que informe sobre la situación.<sup>112</sup>

Molina se atarea, laborando activamente en Washington para que el gobierno norteamericano reconozca las pretensiones costarricenses sobre la línea del Tránsito nicaragüense. Su actitud es tan hostil contra Nicaragua, que el guatemalteco don Antonio de Irisarri, el 30 de octubre, después de aguantarlo varios meses, sorprendido y molesto se lo comunica a la Cancillería de Managua:

En todas ocasiones el señor Molina [*Representante de Costa-Rica*] se ha manifestado hostilísimo á Nicaragua, como si la independencia de esa República fuese contraria á los intereses de Costa-Rica y como si estos intereses no pudieran conciliarse con los de Nicaragua. Para él [el señor Molina] no hay hombres en Nicaragua que puedan gobernar aquella República, y necesitan los nicaragüenses de ser gobernados por los costarricenses. Bien podía este señor servir á Costa-Rica, sin manifestar una hostilidad tan grande contra Nicaragua, y es un dolor que haya tenido yo que contrarrestar en este país, los esfuerzos de un agente de una República centro-americana, como podría contrarrestar los de un agente de la nación más enemiga.<sup>113</sup>

Molina labora en vano, pues es imposible que prevalezca sobre White en el Departamento de Estado. Por otro lado, el agente norteamericano Jones tampoco puede prevalecer sobre el Presidente Mora en San José. Es más, ni siquiera logra entregar personalmente el mensaje de Cass a Mora ni a su Ministro de Relaciones, y se ve forzado a enviarlo por la interpósita mano del Ministro de la Guerra el coronel Rafael G. Escalante.<sup>114</sup> En algunos aspectos, Jones parece ser idóneo para la misión en Centroamérica: es miembro destacado del partido demócrata en el poder, es abogado de buena

reputación, habiendo triunfado en los tribunales de California defendiendo los derechos de John C. Frémont en un extenso litigio de tierras; habla bien el español (habiendo traducido al inglés las Leyes de Colonización mejicanas); al igual que Frémont, es yerno del prominente senador demócrata Thomas Hart Benton. Pero un solo defecto lo anula todo: Jones es alcohólico, famoso por sus borracheras, y la prensa le atribuye el fracaso de su misión a la intemperancia.<sup>115</sup>

\* \* \*

CUANDO CAÑAS SE DA CUENTA que el gobierno en Managua ratificó la contrata de Irisarri con Stebbins, el 15 de agosto le dirige una enérgica protesta al Ministro de Relaciones Exteriores, en la que acusa a Nicaragua de mala fe, y se marcha a San José, cumpliendo así con las instrucciones del Presidente Mora del 5 del mismo mes. No habiendo logrado que el dueño del inmueble firme la concesión dada por Mora a Webster, Costa Rica decide apoderarse de la ruta completa del Tránsito a la fuerza, cueste lo que cueste. El 8 de septiembre llega a San José el coronel George F. Cauty, comandante de las fuerzas costarricenses estacionadas en el río San Juan y en los vapores lacustres y fluviales, mandado a llamar a la capital para recibir instrucciones precisas de Mora y Cañas. El 17 le ordenan que ponga bajo sitio y capture el Fuerte San Carlos, y regresa de inmediato al Castillo de la Inmaculada a iniciar las operaciones contra Nicaragua en el río y el lago.<sup>116</sup>

El 18 de septiembre, el Ministro de Relaciones Exteriores costarricense Joaquín Bernardo Calvo escribe una nota con un largo preámbulo, notificando a Nicaragua que el coronel Cauty tiene órdenes de apoderarse del Fuerte San Carlos en nombre de Costa Rica —pero parece que la nota no llega a su destino.<sup>117</sup> Cañas sale de San José ese mismo día, en una "misión especial" a Managua.<sup>118</sup> El 22 zarpa de Puntarenas para San Juan del Sur en el *Columbus*, en el que William Carey Jones va también de pasajero. Nica-

ragua está en esos momentos en pleno período electoral. El 27 de septiembre se verifican los comicios de electores para la Presidencia y de miembros de la Asamblea Constituyente; los nuevos electores se reunirán el 11 de octubre para elegir al Presidente. Se cree que Martínez es seguro ganador, pero el periódico de Mora en San José vaticina confiado que la guerra fratricida se reanudará pronto en Nicaragua, y causará los "inauditos desastres" de siempre, "tanto si se procede, como si no, á recibir el voto jeneral de sus habitantes para la primera magistratura".<sup>119</sup> El portavoz de Mora enseguida proclama que ya no hay peligro de amenaza filibustera: que el "funesto prestigio" del "malvado" Walker está "concluido", que ni siquiera en el Sur logra colectar fondos para una nueva expedición contra Nicaragua, y que "podemos, pues asegurar, sin aventurarnos demasiado, que Centro-América está ya libre de Walker".<sup>120</sup>

Bajo esas circunstancias, Costa Rica no ve ningún riesgo en hacerle la guerra a su vecina.<sup>121</sup> La visita de Cañas a Nicaragua es breve. De San Juan del Sur pasa por Rivas y Granada a Masaya, sede temporal del gobierno (por la fiesta de San Jerónimo, el 30 de septiembre), pero no trasciende en qué consiste su "misión especial". Lo único que Jones logra averiguar es que Cañas compra grandes cantidades de provisiones, las embarca en el vapor *San Carlos*, se las envía a Cauty al río, y de inmediato repasa sus pasos y retorna a casa en el *Columbus*, desembarcando en Puntarenas el 6 de octubre.

Cauty sale del Castillo de la Inmaculada en el *Ogden* el 28 de septiembre hacia el lago, cruza el raudal del Toro, espera a que le lleguen las provisiones de Cañas, el 6 de octubre, y se regresa al Castillo. Enseguida, sin declaración de guerra ni advertencia previa, comienza las hostilidades: tras expulsar del Castillo al Inspector de Aduanas nicaragüense, el 15 de octubre demanda la rendición del Fuerte San Carlos, y al negarse a entregarlo el Comandante coronel Segundo Cuaresma, lo sitia "por arriba y abajo" intentando "lograr reducirlo por hambre".<sup>122</sup> Los vapores de Cauty dominan el río y el lago, de hecho bloqueando también a Chontales, Rivas y Granada. El

gobierno en Managua reacciona con el siguiente decreto de 19 de octubre:

El Supremo Gobierno de la República de Nicaragua á sus habitantes.

Considerando que las deferencias del Gobierno de la República no han sido bastantes para contener las miras del de Costa-rica y las operaciones hostiles que para llevar á cabo la expropiacion del rio de San Juan, del lago y del istmo entre San Juan del Sur y la Virgen, ha puesto en ejecucion para que toda la línea del tránsito quede en su poder ...

... ha venido en decretar y

DECRETA:

Art. 1º Nicaragua acepta la guerra que le hace el Gobierno de Costa-rica, y vindicará sus derechos ultrajados con alevosía por la conducta de aquel Gobierno. ...<sup>123</sup>

Mientras tanto, las elecciones se efectúan puntuales en toda la nación antes de romperse las hostilidades con Costa Rica, y Nicaragua luego tiene su primer gobierno constitucional después de 1854: la Asamblea Constituyente sesiona en Managua el 9 de noviembre de 1857 y el general Tomás Martínez, escogido casi unánimemente por los electores, toma posesión de la presidencia de la República el 15 de noviembre. Esta vez no hay guerra civil, y los generales Martínez y Jerez, antiguos adversarios, de nuevo juntos, marchan al frente del Ejército Nacional a defender la vía del Tránsito en Rivas.