

CAPITULO 4

La ruta cambia de dueños

Vanderbilt vende su Línea

Si bien su línea de vapores le había rendido jugosas utilidades —el **New York Times** calculaba que sus frutos fueron más de un millón de dólares en el primer año de operaciones— el fracaso de su proyecto canalero tenía a Vanderbilt de mal humor. Pero siempre sediento de obtener el aplauso internacional por sus proezas empresariales, encauzó sus energías hacia un método más directo. Cuando vendió su línea de vapores resolvió darse unas vacaciones por Europa en un yate que fuera fiel reflejo del éxito alcanzado en el manejo de su empresa.

En Septiembre de 1852, a raíz de haberle negado ayuda económica los banqueros Baring Brothers y asociados, Vanderbilt renunció a la presidencia de la Compañía Accesorio del Tránsito. En Diciembre de ese año ofreció vender a la compañía "los vapores **Northern Light, Star of the West, Prometheus, Daniel Webster, Brother Jonathan, Pacific, y Lewis**, con todo y mobiliario, por la suma de \$ 1.350.000 dólares, pagaderos en la siguiente forma: \$ 1.200.000 en efectivo, y \$ 150.000 en bonos de su compañía, que deben ser cancelados en el término de un año a partir de la fecha de venta". (1).

(1) Citado en la obra de Lane, *Commodore Vanderbilt*, p. 103.

La Compañía Accesoría del Tránsito aceptó la propuesta e inmediatamente dió los pasos encaminados a la compra. Para conseguir el dinero la compañía ofreció 40.000 nuevas acciones al grupo de funcionarios que la controlaban y también a los principales capitalistas de Wall Street. Las acciones fueron rápidamente vendidas, ya que al pasar la línea a un sólo dueño la obtención de utilidades era cosa segura. En la bolsa de valores subieron las acciones de \$ 30 a \$ 40 dólares. La compañía pagó a Vanderbilt \$ 1.200.000 dólares en efectivo y firmó un pagaré por los \$ 150.000 restantes; aparte de eso se comprometió a pagar, de las primeras utilidades que rindiera la empresa, \$ 180.706 dólares por el carbón, lanchas carboneras y demás enseres. Vanderbilt retuvo la agencia de la línea naviera por los próximos doce meses a cambio del 20 por ciento de los ingresos brutos de la compañía. Más tarde dijo que había hecho este trato a fin de asegurarse la suma que la compañía le adeudaba. El 14 de Febrero de 1853 se aseguró doblemente de ello volviendo a hacerse director de la compañía, pero no volvió a ocupar la presidencia que siguió vacante. (2).

Vendidos ya sus barcos, Vanderbilt se dedicó a los preparativos de sus vacaciones. Le escribió a Hamilton Fish, por entonces senador en Washington, diciéndole que iría a Europa en un vapor enaltecido del genio empresarial de Estados Unidos, y sin que su viaje tuviera pero ni asomos de designios mercantiles. (3).

El propio Vanderbilt ayudó a diseñar el yate de 2.500 toneladas y 270 pies de eslora que bautizó con el nombre de **North Star** cuando fue echado al agua en la primavera de 1853. El mobiliario y accesorios de ese barco con valor de \$ 500.000 dólares impresionaron de tal manera a los perio-

(2) *Vanderbilt v. The Accessory Transit Co.*, 9 Howard (Nueva York), 352 (1854); *N. Y. Herald*, 28 de Septiembre, y 1o. de Noviembre de 1853; *San Francisco Prices Currents and Shipping List*, 9 de Febrero de 1853; Lane, *Commodore Vanderbilt*, págs. 103 - 110.

(3) Citado en la obra de Lane, *Commodore Vanderbilt*, p. 104.

distas que dijeron todo en él era más lujoso que la mayoría de las mansiones de los millonarios de Park Avenue. Dijeron cómo estaba el salón principal hecho de maderas preciosas; el mobiliario era tallado al estilo Luis XV y tapizado en suntuoso terciopelo recamado de flores. Mármoles jaspados y pulidos como espejos revestían las paredes del comedor, y tenía también paneles de granito importado de Nápoles, como los jaspes de Brescia, incrustados de mármol de los Pirineos. En el cielo raso veíanse retratos de Colón, Webster, Clay, Washington y otros estadistas americanos. El Reverendo J. O. Choules, que viajó en el yate como ministro evangélico, escribió lo siguiente: "Todo el mobiliario fue fabricado con la sola idea de producir el mejor efecto posible, y cada objeto que lo adorna revela la maestría del artista; y todo también habla muy en alto de la destreza y buen gusto americanos". (4).

La botadura de su yate fue lo último que hizo Vanderbilt antes de emprender viaje. En Mayo de 1853 el **North Star** zarpó de Nueva York rumbo a Europa. Previo a su regreso, que fue en Septiembre, la Compañía Accesoría del Tránsito se había zafado por completo del control de Vanderbilt.

[4] John Overton Choules, *The Cruise of the Steam Yacht North Star* (Boston: Gould and Lincoln, 1854), Págs. 19 - 22.

La ruta cambia de manos

A tan sólo dos días de haber firmado la Compañía del Tránsito el contrato de compra de los vapores a Vanderbilt sufrió su más grande desastre marítimo. En la mañana del 16 de Febrero de 1853, unos cuantos pasajeros del **Independence** se levantaron de sus asientos para dejar que los tripulantes encargados de la limpieza lavaran la cubierta. Mirando hacia adelante algunos de aquéllos creyeron ver unas rocas y se lo dijeron al capitán. Se rió él de sus temores y les explicó que lo que habían visto eran ballenas, pero para gran sorpresa suya, momentos después el vapor chocaba contra una escollera semihundida a una milla de la bahía de la isla de Margarita, cerca de la costa de Baja California. Dio orden de echar máquina atrás y el vapor se zafó; pero al ser examinada la avería se resolvió que para evitar su hundimiento había que vararlo en un bajío de la costa. El piloto puso proa hacia una ensenada y lo varó allí. El capitán Sampson envió un bote a la playa para sujetar el vapor con un cabo, pero el bote zozobró en la rompiente. Se despachó entonces otro que sí pudo atar el cabo; luego la tripulación llevó a tierra a las mujeres y a los niños en los dos botes que quedaban. Entre tanto, el agua llenó hasta tal altura la bodega que impidió la salida del aire del piso inferior. Pronto la presión de las calderas forzó las portezuelas; las llamas, al salir, prendieron fuego a la obra muerta que ardió como virutas. El incendio se propagó a todas partes y el humazo invadió los compartimientos y escotillas que conducían a cubierta.

Cierto orden prevaleció hasta el momento de ser varado el barco. Pero a la vista de las llamas que avanzaban sobre cubierta el pánico cundió entre todos. Las mujeres se desgañitaban gritando en busca de sus esposos e hijos, los hermanos preguntaban por sus hermanos y los amigos por sus amigos, y otros se abrazaban en desesperación de no poder alcanzar la playa. Con las llamas en los talones muchos comenzaron a lanzarse al mar para no morir achicharrados.

Hombres y mujeres clamaban fuera de sí, ellos se rasgaban el pecho, ellas se arrancaban frenéticamente sus desgredidos cabellos. Las madres arrojaban sus tiernos hijos al mar para no verlos devorados por el fuego, esperanzadas sin duda a que las olas llevaran sus cuerpecitos a la playa. En sus intentos por lanzarse al agua muchas mujeres quedaron suspendidas de las faldas que se habían enganchado en los garfios y aparejos del barco, y en esa posición imploraban auxilio hasta que las llamas llegaban a liberar sus cuerpos que ya sin vida caían hundiéndose en las aguas. Los que nadaban —pasajeros o tripulantes— aullaban airadamente disputándose un madero o cualquier cosa que flotara para poder salvarse; algunos que pudieron agarrarlo fueron llevados mar afuera por la corriente. El capitán fue el último en abandonar el barco, y en un bote se dedicó a salvar a los náufragos que luchaban con las olas hasta que las tinteblas de la noche le impidieron seguir en el salvamento.

Unos 200 de los 583 pasajeros del **Independence** perecieron en el siniestro. Los que por milagro se salvaron de ese infierno pronto se dieron cuenta de que se encontraban en una isla desierta y árida, carente de todo lo esencial para poder vivir. Por fortuna, tres barcos balleneros acudieron al rescate y el Capitán Sampson hizo los arreglos pertinentes para que se los llevaran a San Francisco. Pero el haber sido rescatados de esa desolada isla fue, como a poco se vería, una discutible bendición. Durante treces días los náufragos vivieron en esa hedionda pocilga que eran los barcos balleneros. El amontonamiento de carne y aceite de ballena obligaba a los sobrevivientes a dormir juntitos en ristra sobre los tablones de cubierta. El puerco salado y las galletas mohosas oían tan mal que pocos estómagos pudieron pasarlos. El cocinero hacía el café en las mismas ollas de hojalata en que derretía la grasa de ballena. Cuando por fin avistaron la

bahía de San Francisco, todos juntaron su último hálito de vida para pegar brincos de alegría. (5).

Por fortuna para la Compañía del Tránsito, R. y G. L. Schuyler, que eran los dueños del **Independence**, se lo habían dado en arriendo desde la inauguración de la ruta. Sin embargo, la suerte de la compañía bajó su telón cuando dos meses más tarde el **Lewis**, en una noche neblinosa, perdió el rumbo de la bahía de San Francisco y encalló dieciocho millas al Norte de Duckworth Reef. El orden prevaleció en este caso y en la mañana todos los pasajeros fueron desembarcados sanos y salvos. Al día siguiente salieron para San Francisco a bordo del **Goliah** y del **Active**, que la compañía había enviado a socorrerlos. No hubo pérdida de vidas, pero el accidente costó a la Compañía del Tránsito \$ 125.000 dólares, suma exorbitante entonces para ella. (6).

La tragedia del **Independence** conmovió a la opinión pública. Ciento cincuenta sobrevivientes firmaron una declaración atribuyendo el desastre a "descuido, incompetencia o terquedad del Capitán Sampson". (7). El editorial de un periódico decía: "No recordamos un solo caso de calamidad semejante en nuestras costas. Jamás en nuestras columnas se han descrito escenas de horror tan espantosas como las que se vieron en la catástrofe del **Independence**". (8). No obstante lo cual, el editor del **Alta California** comentó el naufragio del **Lewis**, ocurrido más tarde, bajo un punto de vista más filosófico. Después de revelar que en su último viaje este barco había arribado a San Francisco con nueve pies de agua en su bodega, terminaba diciendo: "Este naufragio debe considerarse más bien como beneficioso para posibles viajeros,

- (5) "Leaflets of Memory of a Journey to California January 17 - March - 31, 1853", en Fish Family Papers, 1835 - 1913, Bancroft Library; Statement of Captain Sampson, **Alta**, 1o. de Abril de 1853; Declaraciones de 150 sobrevivientes, **Alta**, 2 de Abril de 1853.
- (6) William T. Sherman, *Memoirs of General William T. Sherman* (Nueva York: D. Appleton and Co., 1875), Págs. 94 - 100; **Alta**, 10 y 11 de Abril de 1853; **N. Y. Herald**, 6 de Enero de 1854.
- (7) **Alta**, 2 de Abril de 1853.
- (8) **Alta**, 2 de Abril de 1853.

ya que el **Lewis** no estaba en condiciones de navegar". (9). Los desastres estremecieron la conciencia de la ciudadanía, pero no detuvieron la corriente migratoria a través de Nicaragua. Tal vez se creyeron que a ellos no podría ocurrirles una cosa semejante. Como quiera que fuese, el **Lewis** había zarpado de San Francisco trece días después del naufragio del **Independence** con 886 pasajeros, y el 1.º de Abril le siguió el **Sierra Nevada** con 716. Seguidamente a la tragedia del **Lewis** salieron tres vapores para San Juan del Sur con promedio de más de quinientos pasajeros cada uno. (10).

Sin embargo, la mala administración de la empresa y los accidentes ocurridos en el Pacífico preocuparon grandemente a la directiva de la Compañía del Tránsito, que luego nombró a Cornelius K. Garrison su representante en San Francisco. Este hombre, descendiente de holandeses que se había levantado a puro pulso, abandonó su hogar a los trece años para trabajar en el negocio de acarreo en el Río Hudson, Nueva York. A los diecinueve aparece en el Canadá dedicado a la construcción de edificios y de vapores en los Grandes Lagos. Cuando se descubrió el oro en California se trasladó a Panamá a fundar la casa bancaria y comercial Garrison y Fretz. Aun cuando prosperaba económicamente allí, halagado personalmente por Vanderbilt, aceptó la agencia de la compañía con un sueldo de \$ 60.000 dólares anuales, más \$ 25.000 como representante de varias compañías de seguros. El 23 de Marzo de 1853 llegó a San Francisco a bordo del **Sierra Nevada** recién adquirido por la compañía, y seis meses después ya había demostrado su carácter emprendedor y su capacidad haciéndose elegir alcalde de la ciudad, Garrison acometió de inmediato la tarea de poner a todos los recién comprados vapores de la compañía en condiciones de seguridad y de cumplir fielmente su itinerario. (11).

(9) *Ata*, 10 de Abril de 1853.

(10) Apéndice A., Parte 1.

(11) Oscar T. Shuck, *Representative and Leading Men of the Pacific*, (San Francisco: Bacon and Co., 1870), Págs. 143 - 64; Bancroft, *History of California, 1848-1859*, 6:766.

Vanderbilt, satisfecho de tener en el Pacífico a un tipo de la talla de Garrison, buscó a otro de igual calibre para que en su ausencia se hiciera cargo del negocio en el Atlántico. Se decidió por Charles Morgan, uno de los directores de la compañía. Este hombre, como el propio Vanderbilt, había pasado su vida entre vapores. A los veinte años de edad era dueño de un vapor en Peck Slip, Nueva York. En 1833 se asoció a otros dos empresarios para fundar la Southern Steam Packet Company. Tres años después había comprado el negocio a sus socios y comenzó a trabajar con los barcos entre Nueva Orleans y los estados del Golfo de México. Ya para 1849 era dueño de la floreciente Morgan Iron Works y de siete vapores que recorrían Nueva York, Habana, Colón, Nueva Orleans, Galveston, Port Lavaca, Indianola y Brazos Saint Lago. Su vapor **Crescent City** entró en Colón sólo una semana después del "pionero" **Falcon**, y en el otoño de 1850 su compañía, la Empire City Line, hizo tan fiera competencia a las Mail que éstas se vieron obligadas a comprársela. A poco de haber inaugurado Vanderbilt la ruta a través de Nicaragua, puso su nuevo vapor **México** a hacer la travesía Nueva Orleans-San Juan del Norte. Siendo como era uno de los más fuertes inversionistas de la Compañía Accesoria del Tránsito, se convirtió el 14 de Febrero de 1853 en uno de sus directores. Vanderbilt debió haber previsto que un empresario de la categoría de Charles Morgan no se conformaría con ocupar un puesto secundario en la compañía. Diez días después de haber zarpado el **North Star** para Europa, Morgan abrió nuevas oficinas en el No. 5 de Bowling Green, y cuando Vanderbilt regresó de su viaje se encontró con que el nuevo socio lo había suplantado en la presidencia de la compañía. [12].

Con la boca hecha agua de ver las pingües utilidades que el Comodoro se embalijaba, Morgan y Garrison se pu-

[12] James Porter Baughman, "The Maritime and Railroad Interests of Charles Morgan, 1837 - 1885: A History of the Morgan Line", (Ph. D. Dissertation, Tulane University, 1862), Págs. 6 - 85; Lewis E. Stanton, *An Account of the Dedication of Morgan School Building* (Nueva York: F. Hart and Co., 1873), *passim*.

sieron a urdir planes para apoderarse del control de la Compañía Accesoria del Tránsito. Mediante brujuleos bursátiles en la bolsa de valores, Morgan y Joseph L. White realizaron su jugada apoderándose de la dirección; y el 18 de Julio de 1853 Morgan fue electo presidente de la Compañía Accesoria del Tránsito. Esta entonces, timoneada por Morgan, entabló demanda contra Vanderbilt por deudas a ella y suspendió los pagos que, conforme a contrato, debían hacerse al Comodoro.

Habiendo dado estos primeros pasos, Morgan y Garrison pusieron todo empeño en mejorar la administración de la empresa. [13]. Comenzaron por suprimir el nombre de Vanderbilt de los avisos que en los diarios ponía la compañía. En San Francisco Garrison informó al público que la Compañía Accesoria del Tránsito había comprado la parte que el Comodoro tenía en la Línea Vanderbilt, y cambió su nombre a Compañía de Vapores de Nicaragua. En Nueva York Morgan anunciaba la entrada y salida de vapores como si fuera de la Compañía de Vapores de Nueva York y California. La compañía contaba entonces con cuatro vapores en el Pacífico, tres en el Atlántico —que entraban y salían de Nueva York— y dos que iban a Nueva Orleans; a esos agregó dos más. Antes de convertirse en director, Charles Morgan había puesto su nuevo vapor **Sierra Nevada** al servicio de la compañía cobrando por él el 60% de los ingresos brutos deduciendo los gastos. El **Sierra Nevada** salió de Nueva York en Diciembre de 1852 y llegó a San Francisco en Marzo de 1853 con Garrison a bordo; allí tomó el lugar del hundido **Independence**. El **Cortés**, comprado en \$ 225.000 dólares a la Compañía de Vapores de Nueva York y San Francisco, zarpó de San Francisco el 1o. de Agosto para San Juan del Sur en reemplazo del **Lewis**. [14].

[13] N. Y. Herald, 24 y 28 de Septiembre de 1853; Lane, *Commodore Vanderbilt*, p. 109.

[14] Alta, 10 de Abril de 1853; N. Y. Herald, 19 de Junio de 1853, 6 de Enero de 1854, 27 de Noviembre de 1855.

Para asegurar su posición en la nueva empresa naviera, Garrison llegó a un acuerdo de palabra con el Capitán Knight —agente de la Pacific Mail Steamship Company— que debían acatar ambas compañías. En Mayo de 1853 acordaron fijar en \$ 244 dólares el valor del pasaje de primera clase, en \$ 188 el de segunda, y en \$ 133 el de tercera, sin incluir el pago del tránsito del istmo. Pero los representantes de la Pacific Mail en Nueva York no aprobaron el convenio. El 17 de Agosto apareció en el **Alta California** un anuncio diciendo que reconocían todo lo que el Capitán Knight había hecho, salvo lo relativo a los nuevos precios de los pasajes. (15).

Morgan y Garrison vieron en la repulsa de la Pacific Mail un hacha alzada y entonces recurrieron a todos los medios a su alcance para inducir a los pasajeros a viajar por la ruta de Nicaragua. Los periódicos comenzaron a publicar cartas enumerando las tribulaciones y retrasos que los viajeros sufrían por la ruta de Panamá. En Septiembre la Compañía de Vapores de Nicaragua rebajó de \$ 300 a \$ 100 dólares el pasaje de primera clase, de \$ 175 a \$ 75 el de segunda, y de \$ 150 a \$ 50 el de tercera. Las compañías Mail siguieron la pauta, lo cual hizo que el 10 de Septiembre el **New York Herald** vaticinara que "con esta buena noticia de la rebaja de precios, y lo que deja barruntar la rivalidad —señal de una más profunda crisis— no cabe duda de que los viajeros se beneficiarán hasta que la parte más débil ceda el campo y se retire". (16).

Pronto las líneas Mail sintieron el impacto. En el mismo mes los periódicos hablaron de la baja de las acciones de la Pacific Mail Company, y especulaban acerca de la posibilidad de que el Congreso anulara el contrato de llevar el co-

(15) Pacific Mail Steamship Co., *Reports from Two Committees of Stockholders, appointed at the Annual Meeting, May 1855, of Pacific Mail Steamship Co.'s Stockholders, and made to an adjourned Meeting, held 20th June, 1855*, (Nueva York: Baker, Godwin & Co., 1855), p. 19.

(16) **N. Y. Herald**, 8 y 10 de Septiembre de 1853.

reo que tenía con ella para adjudicárselo a la Compañía del Tránsito. Estas conjeturas no llegaron nunca a realizarse, ya que tras un rápido despliegue de sus capacidades empresariales, Morgan y Garrison, en vez de reducir los precios de los pasajes, efectuaron mejoras en sus barcos a fin de inducir a los buscadores de oro a viajar en ellos. A mediados de Octubre los precios habían vuelto a su nivel anterior; por la ruta de Nicaragua cobraban \$ 50 dólares más en primera clase, y \$ 25 más en segunda y en tercera que las compañías Mail. (17).

Lo primero que hizo Garrison fue establecer un itinerario puntual en el Pacífico. Entre Nueva York y San Juan del Norte los vapores hacían viajes regulares cada ocho o diez días; sin embargo, aunque los de San Francisco zarpaban con fijeza los días primero y quince de cada mes, el viaje a San Juan del Sur, y también el de regreso, les llevaba de trece a veinte y dos días, siendo el promedio de dieciseis. Esta frecuencia obligaba a los vapores del Atlántico a esperar la llegada de los pasajeros que venían del Pacífico. La falta de puntualidad se debía a que los vapores procedentes de San Francisco solían atracar en Acapulco o El Realejo, y a veces en ambos, para abastecerse de carbón y provisiones. A sus capitanes parecía no importarles la cosa un bledo y reiteradamente se pasaban hasta tres días en uno u otro de aquellos puertos. Para remediar la anomalía, Garrison estableció en San Juan del Sur un depósito de carbón y ordenó que los vapores salieran de allí directamente a San Francisco. Tomada esta providencia, los vapores comenzaron a hacer el viaje con promedio de once días y medio, y raramente más de doce. Con la llegada fija de los pasajeros a San Juan del Sur, los vapores del lago y del Río San Juan cumplían su itinerario, y así el tránsito del istmo nicaragüense se redujo, como nunca antes, a cuestión de treinta y seis horas. En Agosto de 1853 los pasajeros hicieron en veinte y dos días

(17) Panama Herald, 17 de Octubre de 1853; Kemble, *The Panama Route*, Págs. 67-69.

más tres horas el viaje de San Francisco a Nueva York, la marca de velocidad más corta registrada hasta entonces. (18).

El tránsito a través de Nicaragua se hacía a satisfacción de Morgan y Garrison. Bajo la dirección de Vanderbilt la administración del tránsito mejoró mucho en comparación a la de aquellos primeros días de 1851 en que se inició. En Punta de Castilla, frente al puerto de San Juan del Norte, la Compañía Accesoría del Tránsito montó talleres de mecánica y construyó casas en lugares que antes ocupaban los primitivos ranchos de los miskitos. Allí fondeaban y se reparaban los vaporcitos del río que en verdad costaba mucho mantener en servicio con sus chimeneas herrumbrosas y sus toldos haraposos y despintados. Enfrente, las casuchas de techo de paja del viejo puerto de San Juan del Norte habían desaparecido para dar sitio a edificaciones más respetables. La selva se batía en retirada por todos lados, y calles tiradas a cordel reemplazaban a los antiguos y trillados caminitos. Varias casas de dos pisos, hechas de pino en Estados Unidos y llevadas allí en partes que luego armaban, eran hoteles en que se alojaban los cansados viajeros.

Había en Punta de Castilla cuatro vaporcitos de río que los pasajeros llegados de Nueva Orleans y Nueva York tomaban hasta el raudal de Machuca. Aquí caminaban sobre un sendero que pasando por entre la espesura de la selva orillaba el raudal mientras los marineros llevaban el equipaje en bongos hasta cierto lugar de más arriba. Allí compraban cerveza, café, pan dulce, tortillas, queso y también frutas mientras esperaban transbordar a vaporcitos más pequeños que los llevaban al pie de la histórica fortaleza de El Castillo. En el extremo oriental del raudal que lleva este mismo nombre —el mayor obstáculo de la navegación— la compañía había construido un muelle y un tranvía de sangre para conducir a los pasajeros y su equipaje, orillando el raudal, hasta dejarlos en los vaporcitos que esperaban río

(18) N. Y. Herald, de Enero de 1852 a Diciembre de 1853; Alta, de Enero de 1852 a Diciembre de 1853.

arriba. Al pie de El Castillo se asentaba un poblado de unos doscientos habitantes con varios hoteles que el tránsito había hecho brotar. El Hotel El Castillo, de mayor clientela que los otros, alardeaba de un bar repleto de zarandajas y numerosas garrafas de fantásticas figuras y colores. El segundo piso lo partía a lo largo un pasillo; por un lado era un solo cuarto con unos cincuenta catres, y por el otro tenía cuartos con sólo dos o tres. El hotelero ponía una colchita en cada catre. Para los que preferían dormir a campo raso había hamacas. Aunque las sábanas y almohadas eran allí lujo de otro mundo, los viajeros, después de haberse pasado una noche a la intemperie en la cubierta de uno de aquellos vaporcitos, acogían encantados el catre del hotel. Ocasiones había en que apenas si hallaban lugar para ir de pies en esas carracas embutidas de humanidad y equipaje. Y para mayor tormento a sus miserias, el hollín y las cenizas que aventaban las chimeneas amasijados con el rocío de la mañana los encenagaba de algo no muy diferente del lodo.

La última escala en el Río San Juan se hacía en el raudal de El Toro, unas siete millas arriba de El Castillo. Aquí volvían los pasajeros a orillar el raudal caminando otro corto trecho, y llegaban a un paraje donde los esperaba alguno de los vapores del lago que eran más grandes que los del río. En ellos cruzaban el Lago de Nicaragua y desembarcaban en La Virgen. Estos vapores, que eran el **Central América** y el **Ometepe** no tenían camarotes ni cocina. Los relatos de la época dicen que los pasajeros se turnaban para poder echarse a descansar o dormir en cubierta, y que iban esos barcos tan repletos que no se podía caminar en ellos. Bajo tales condiciones, las diecinueve horas que duraba el cruce del lago solían ser la peor etapa del tránsito. Todos, naturalmente, se alegraban cuando divisaban La Virgen. La compañía había reemplazado allí a los bongos con un lanchón de hierro montado en receptáculos herméticos. Con un cable se ataba el vapor a un poste clavado en la playa, y unos doce marineros cogidos en fila del cable sirgaban el lanchón que en cada viaje llevaba hasta cincuenta pasajeros.

La Virgen era un puertecito de unas treinta casas alineadas al borde de la costa; de allí partía el camino del tránsito internándose en la selva rumbo a San Juan del Sur. En varios hoteles había camas-tijeras provistas de colchas para los huéspedes que con destino a los estados americanos del Atlántico aguardaban a los vapores del lago. Muchos de esos cansados viajeros apenas desembarcados corrían a apagar la sed y saciar el hambre en cualquiera de las largas mesas donde muchachas del país vendían cocos, naranjas, piñas, nísperos, mangos, bananos, huevos, pollos, pan y diversos objetos de curiosa artesanía nativa. Conforme a contrato hecho entre la Compañía Accesorio del Tránsito y el ciudadano alemán Henry Gottel, un suficiente número de mulas compradas en Marzo de 1852 esperaban ensilladas siempre para llevar a los pasajeros y su equipaje a San Juan del Sur. Los empleados de la compañía facturaban el equipaje en uno de los extremos de la ruta terrestre, y los pasajeros lo reclamaban en el extremo opuesto mediante el pago de quince centavos de dólar por libra.

La compañía acababa de terminar la construcción de una carretera macadamizada de doce millas a un costo de \$ 126.000 dólares. Esta unía a La Virgen con San Juan del Sur. Durante meses y meses jornaleros nicaragüenses se ocuparon en acarrear trozas y piedras. Hicieron este trabajo con andas de cuero crudo atesado entre dos largas varas de madera. Antes de estar el camino terminado muchos pasajeros tardaban hasta dos días en recorrer el trayecto. Durante el invierno las mulas se atolaban en los lodazales, y al tratar de zafarse arrojaban jinetes y equipaje al suelo. Y luego, las más veces por cierto, las mulas cogían el monte dejando rabiosos y desolados a los viajeros que entonces tenían que hacer el resto del viaje a pie con el lodo hasta las rodillas. Pero ya macadamizado el camino el viaje era cosa de sólo tres o cuatro horas. Ahora sí disfrutaban los viajeros de una grata experiencia, porque a lo largo del camino podían parar en numerosos merenderos en donde mujeres, muchachos

y muchachos del país vendían coñac, refrescos y toda clase de frutas tropicales.

La entrada de San Juan del Sur ofrecía a la vista un panorama parecido al de La Virgen. Unos cuantos hoteles habían surgido a lo largo de la curvada y arenosa playa para alojar a los que esperaban la llegada de los vapores de San Francisco. No se veían trazas de calles y todo el puerto revelaba su nacimiento súbito. Algunos de esos hoteles suministraban sólo hamacas o catres alineados en el puro suelo y bajo un bajareque de techo pajizo. El United States Hotel cobraba \$ 14 dólares al día por catre, y de comida daba arroz, naranjas, mal pan, y un café que era pura agua. La Compañía Accesoría del Tránsito no había construido muelle, y cuando al fin llegaban los vapores transbordaban los pasajeros a un lanchón similar al de La Virgen. (19).

La terminación del trecho de rieles de El Castillo y la carretera macadamizada acortaron la dilación del viaje a través de Nicaragua. Morgan, con el fin de abreviar aún más el tiempo del cruce, apenas asumió la presidencia comenzó a planear la construcción de muelles en La Virgen y en San Juan del Sur, ordenó la construcción de un nuevo vapor para el lago con camarotes y también cocina para dar de comer a los pasajeros; y por último entró en tratos con el propósito de llevar a Nicaragua diligencias que transpor-

(19) De muchas fuentes informativas se pueden obtener datos sobre el tránsito, tales como éstas: Hulbert and Walker, "Land of Gold"; Robert Eccleston, "Trip from San Francisco to New Orleans via Nicaragua, 1853", vol. 7 of *Diaries, 1849-56*, Bancroft Library; "Leaflets of Memory of a Journey to California, January 16, March 31, 1853", in *Fish Family Papers, 1835 - 1913*, Bancroft Library; Holinski, *La Californie et Les Routes Inter-océaniques*, Págs. 245 - 60; Mrs. Alfred Hart, *Via Nicaragua* (Londres: Remington and Co., 1887), Págs. 11 - 64; "San Juan de Nicaragua", *Harpers New Monthly Magazine* 10 de Diciembre de 1854 a Mayo de 1855; 50 - 61; Capron, *History of California*, Págs. 283 - 306; Langworthy, *Scenery of the Plains*, Págs. 267 - 78; "Nicaragua and the Filibusters", *Blackwood's Edinburgh Magazine*, 79, American Edition 42 (January - June 1856); 315 - 16; *N. Y. Herald*, 3 de Noviembre de 1852, 6 de Enero de 1854; *Alta*, 2 de Octubre de 1853; Loyal Farragut, "Norfolk to San Francisco via Nicaragua, 1854", Henry E. Huntington Library; Alonzo Hubbard, "New York to California via Nicaragua, 1852 - 1854", Henry E. Huntington Library; James A. Clarke, "Journal: San Francisco to Greytown, 1852 - 1854", Henry E. Huntington Library.

taran pasajeros y equipaje. Mientras Morgan se esmeraba en introducir estas mejoras, Garrison solicitaba al gobierno americano les concediese a ellos el contrato de llevar el correo por la ruta de Nicaragua. (20).

En Marzo de 1853, conforme a un anuncio publicado *con miras a obtener apoyo del público en su compañía para conseguir el contrato, la Compañía Accesoria del Tránsito* ofreció llevar quincenalmente el correo de Nueva York a California por algo menos de \$ 300.000 dólares, o bien hacer un viaje semanal —cosa que ya el público pedía— por la suma de \$ 600.000 dólares. Lo que el gobierno americano pagaba quincenalmente por ese servicio a través de Panamá ascendía a \$ 757.977 dólares, incluyendo \$ 119.000 que *anualmente abonaba a la compañía ferroviaria de Panamá (Panamá Railroad Company)*. Después de apelar en tal forma al público, en Agosto de 1853 Garrison obtuvo numerosas firmas de personas que en petición dirigida desde San Francisco al Congreso instaban el establecimiento de un servicio de correos a California por la vía de Nicaragua. El gobierno no accedió a la solicitud en consideración a que el contrato *con la Pacific Mail tenía vigencia aún por seis años más y esa erogación no permitía establecer otro servicio*. Entre tanto, el regreso de Vanderbilt de su viaje a Europa hizo que Morgan y Garrison pusieran su atención en otro asunto. (21).

El 23 de Septiembre de 1853, día en que el **North Star** ancló en aguas de Staten Island, en Nueva York, Vanderbilt supo que Morgan y Garrison se habían apropiado del control de la compañía convirtiéndose Morgan en su presidente, y que Joseph L. White, su enemigo, había vuelto a ocupar asiento en la directiva. Enterado minuciosamente de todo, el Comodoro montó en cólera. Y habiendo sabido de qué manera Morgan había mangoneado las acciones de la compañía en la bolsa de valores, y que también había ordenado

(20) N. Y. Herald, 6 de Enero de 1854; Alta, 2 de Octubre de 1853.

(21) Bancroft, *Chronicles*, 5:395

la suspensión de los pagos a él, dictó a su secretario una clásica advertencia suya dirigida a Garrison y a Morgan:

Caballeros:

Me han estafado. No los voy a demandar porque la ley es tardía. Voy a arruinarlos.

Atentamente

Cornelius Vanderbilt. (22).

Desahogada ya su rabia se dispuso en calma a tramar su venganza. Al otro día del regreso de Vanderbilt, la Compañía Accesorio del Tránsito publicó un anuncio en el **New York Herald** que en parte decía: "Cierto es que desde el día en que Mr. Vanderbilt se fue a Europa la compañía no le ha pagado el veinte por ciento de los ingresos brutos producidos por la ruta del tránsito, pero esto se debe a que la compañía alega con razones que él le adeuda una fuerte suma". Y en seguida se exculpaba afirmando que le había sido imposible obtener un estado de cuentas de los negocios realizados por la agencia durante el tiempo que él fue agente de la línea de vapores.

El 28 de Septiembre Vanderbilt escribió al **Herald** calificando de falso lo aseverado por la compañía, y aseguraba que las cuentas de su agencia habían sido siempre compulsadas por la propia empresa. Decía además que hasta el veinte y dos de Julio la compañía le debía más de \$ 36.000 dólares fuera del 20 por ciento de los ingresos brutos de la ruta del tránsito, suma que durante su ausencia la compañía rehusó entregar a su representante aduciendo el pretexto de que Vanderbilt le adeudaba cierta cantidad de dinero.

(22) **New York Times**, 5 de Enero de 1877.

El Comodoro decía haber aceptado la agencia en garantía de lo que la compañía estaba obligada a pagarle, y suponía que ésta, en su ausencia, había suprimido la agencia para eludir los pagos. Terminaba así: "Los derechos que alego serán considerados por los tribunales de justicia, ante los cuales, y no ante el público —según lo exige el más mínimo buen gusto— debió apelar la compañía". Al día siguiente la Compañía Accesoría del Tránsito respondió en la siguiente forma: "La compañía recibirá toda cuenta y recibo que atañe a la agencia, y está en capacidad y dispuesta a pagar a Mr. Vanderbilt cualquier saldo que crea deberle". (23).

Después de haberse hecho unos cuantos disparos, las partes querellantes decidieron solucionar el caso recurriendo a otros medios. Vanderbilt trató de embargar el **Prometheus** basándose en que una corporación nicaragüense no tenía derecho a manejar el negocio de vapores en Estados Unidos; pero el administrador de aduanas se negó a legalizar el embargo, aduciendo el argumento jurídico de que la compañía había inscrito los vapores a nombre de los oficiales en carácter de depositarios, y que esta disposición, al efectuarse el traspaso, había sido aprobada por el propio Vanderbilt. Este golpe no hizo desistir de sus propósitos al Comodoro. Tenía él en mente otro plan más eficaz. (24).

A pesar de la competencia con las líneas Mail y de la disputa con Vanderbilt, el negocio de la Compañía Accesoría del Tránsito creció a pie firme durante el verano y el otoño de 1853. Los vapores que llegaban a San Francisco y Nueva York presentaban continuamente listas de quinientos a setecientos pasajeros. El informe semestral publicado por la compañía en 1854 reveló que la asociación de Morgan y Garrison había sido un éxito. Decía que en los primeros seis meses de su administración se habían obtenido utilidades por más

(23) N. Y. Herald, 29 de Septiembre de 1853.

(24) Lane, **Commodore Vanderbilt** p. 110.

de medio millón de dólares. Y se apresuraba a participar que todos esos beneficios los había aplicado a cancelar viejas deudas —principalmente por mejoras hechas en el istmo nicaragüense— a la compra del **Cortés**, y a la liquidación de \$ 150.000 dólares en bonos para cancelar el importe de la línea naviera. Prometía que si el negocio continuaba prosperando, los accionistas podían contar con dividendos semestrales. (25).

A principios de 1854 seguían todavía sin ajustarse las cuentas de Vanderbilt y la Compañía del Tránsito. La documentación que dio a conocer no arroja mucha luz al respecto, no obstante lo cual puede llegarse a la conclusión de que Vanderbilt se embolsó una bonita suma. El **New York Herald** dijo que mientras funcionó la agencia de Vanderbilt —que fue de Enero a Mayo de 1853— a la caja de la compañía entraron \$ 175.000 dólares como utilidad dejada por los ingresos brutos de los vapores. Y añadía que después de hacer pesquisas en fuentes dignas de crédito, con gran sorpresa averiguó que Vanderbilt había percibido una suma igual a la enterada por él a la compañía. Terminaba el periódico haciendo esta observación: "Parece que Mr. Vanderbilt recibió todo lo producido por los vapores mientras tuvo a su cargo la agencia". (26). Si los cálculos del **Herald** no yerran bien puede sostenerse que el Comodoro se embolsó cerca de \$ 2.000.000 de dólares en los dos años que controló la línea naviera. En consecuencia, ya podía emprender el plan que se había trazado para guerrear contra Morgan y Garrison.

En Febrero de 1854 Vanderbilt movió sus primeras piezas con el deliberado propósito de cumplir la amenaza de "arruinar" a Morgan y a Garrison. Su plan incluía la creación de la Línea Competidora Independiente que explotaría la ruta de Panamá. Para comenzar convirtió su yate **North**

[25] N. Y. Herald, 6 de Enero de 1854.

[26] N. Y. Herald, 11 de Enero de 1854.

Star en barco de pasajeros y pactó con Edward Mills. Este hombre, dueño de vapores independientes, tenía acaparado desde un principio parte del transporte marítima con su vapor **Brother Jonathan** que hacía la travesía Nueva York-San Juan del Norte. En Mayo de 1853 había enviado su vapor **Uncle Sam** al Pacífico con el propósito de enlazarlo con el **Yankee Blade**, próximo a salir del astillero Perine, Patterson and Stack, en Nueva York. Apenas echado al agua en Diciembre el **Yankee Blade** hizo un viaje a Colón cuando Vanderbilt y Mills ya habían acordado crear la Línea Competidora Independiente. Conforme al pacto, el **Yankee Blade** zarpó el 2 de Febrero de 1854 con rumbo al Pacífico para unirse al **Uncle Sam**. El 20 de Febrero salió el **North Star** de Nueva York hacia Colón en el primer viaje de la Línea Competidora Independiente. (27).

Vanderbilt y Mills procedieron en el acto a rebajar escandalosamente los precios cobrando sólo \$ 150 dólares con camarote y \$ 75 en tercera. Suerte fue para las líneas de Nicaragua y las Mail que un nuevo torrente de inmigrantes se desbordara hacia California, puesto que les permitió hasta cierto punto seguir compitiendo con la Línea Competidora Independiente. La nueva tarifa sedujo a más viajeros haciendo que a San Francisco llegaran repletos los vapores de Nicaragua. En Febrero arribó el **Sierra Nevada** con 927 pasajeros, y en Marzo el **Cortés** con 851. En Abril volvió el **Sierra Nevada** con 955 y le siguió el **Cortés** con 804. (28).

En Marzo la Pacific Mail rebajó el precio en primera clase a \$ 200 dólares, a \$ 100 en segunda, y a \$ 40 en tercera. También la línea de Nicaragua redujo a \$ 200 dólares el de primera, pero mantuvo en \$ 175 el de segunda y en \$ 60 el de tercera. El 6 de Julio Vanderbilt apretó más aún la tuerca rebajando su tarifa hasta el punto de cobrar \$ 100 dólares en primera, \$ 80 en segunda, y \$ 35 en tercera; pre-

(27) N. Y. Herald, 20 de Febrero de 1854.

(28) N. Y. Herald, 28 de Febrero de 1854; Apéndice A, Parte I.

cios tan bajos éstos como nunca se habían visto. Comenzaba a hacerse sentir la competencia, y era palpable que el Comodoro estaba dispuesto a gastarse una parte de su fortuna en someter a la Compañía Accesoría del Tránsito. Aun cuando poco antes la ruta a través de Nicaragua había igualado en número de pasajeros en tránsito a la de Panamá, alcanzando un promedio de más de 2.000 al mes, la creación de la Línea Competidora Independiente inclinó la balanza a favor de Panamá. Las compañías Mail, viendo que no podían ponerse a la par de la Línea Competidora Independiente, subieron su tarifa a \$ 225 dólares en primera clase, \$ 130 en segunda, y \$ 75 en tercera. (29).

Pasada la primavera disminuyó la afluencia de viajeros, y entonces la Compañía del Tránsito y las Mail se vieron ante la disyuntiva de entenderse con Vanderbilt o seguir en la brega bajo las férreas condiciones impuestas por la rebaja de precios. Entraron al fin por el aró aceptando las inflexibles condiciones de Vanderbilt, y el 1o. de Septiembre de 1854 anunciaron que la Compañía del Tránsito, la Pacific Mail Steamship Company, la United States Mail Steamship Company habían comprado conjuntamente los vapores **Uncle Sam**, **Yankee Blade**, y **North Star**. Vanderbilt cobró \$ 800.000 dólares por los tres, más \$ 100.000 como bono adicional por su promesa de jamás volver a entrar con sus vapores en el negocio de transporte de pasajeros a California. La Compañía del Tránsito pagó \$ 500.000 dólares por el **Uncle Sam** y el **Yankee Blade**, en tanto que las compañías Mail dieron \$ 400.000 por el **North Star**. Conforme a los términos del acuerdo convinieron en aumentar sus precios a \$ 200 dólares en primera, \$ 168 en segunda, y \$ 112 en tercera clase, con exclusión del valor del boleto de tránsito a través del stmo nicaragüense. Acordaron asimismo hacer que sus vapores salieran en semanas alternas para de ese modo dar servicio semanal entre Nueva York y San Francisco. (30).

29) N. Y. Herald, 26 de Marzo, 6 y 12 de Junio de 1854.

30) N. Y. Herald, 1o. de Septiembre de 1854; Alta, 2, 3 y 13 de Octubre de 1854; Pacific Mail Steamship Co., Reports of Pacific Mail Steamship Co.'s Stockholders, p. 19.

Hasta ese momento Vanderbilt no había logrado arruinar a Morgan y Garrison, pero los tenía agachada la frente y de rodillas. La fortuna apretó más todavía la tuerca. El **Yankee Blade** zarpó de San Francisco fletado por Fretz y Ralston, agentes de la Línea Competidora, el 30 de Septiembre con 800 pasajeros, sin saber que había sido vendido a la Compañía del Tránsito. En su segundo día de viaje, mientras atravesaba una espesa niebla frente a Punta Arquilla, quince millas arriba de Punta Concepción —en las costas californianas— chocó contra un escollo y en menos de veinticinco minutos se había hundido hasta abajo de la cubierta superior y estaba firmemente incrustado en las rocas. El capitán botó en seguida los botes salvavidas para llevar a las mujeres a la costa, pero antes de quedar terminada la tarea se les vino la noche encima. Y reinó entonces el caos entre los pasajeros que, obligados a pasar a bordo una noche temerosa, esperaban, presas de pánico, que las olas descuartizaran de un momento a otro el barco. Al amanecer estaban ya los botes otra vez en movimiento y no pararon hasta las ocho de la mañana cuando los náufragos gritaron gozosos al ver aparecer al **Goliath**. Este, que también venía costeanado, vio el aprieto en que se hallaba el **Yankee Blade** y corrió al rescate. Tomó a bordo a seiscientos de los setecientos náufragos que todavía estaban en el vapor encallado y ayudó a pasar el resto a tierra. Después de haber llevado a San Diego a los que había tomado a bordo, volvió por los demás.

Al recibir noticias del desastre, Garrison despachó al **Brother Jonathon** a San Diego, pero no para llevar a los pasajeros a San Juan del Sur o a Panamá, sino a traerlos de vuelta a San Francisco. Y para agregarles una calamidad más a la que habían sufrido, Fretz y Ralston notificaron a los desdichados que no se les reembolsaría más que la cuarta del valor del pasaje, el cual habían ellos pagado para ser llevados hasta Nueva York. No dejaba de haber cierta duda en cuanto a responsabilidad, siendo que el desastre había

ocurrido antes de que los agentes embarcadores de San Francisco supieran del arreglo a que habían llegado las compañías navieras. Aun cuando Morgan y Garrison pudieron salirse con las suyas negando toda responsabilidad, tuvieron que pagar un elevado precio (la pérdida del **Yankee Blade**) por la solución de su disputa con Vanderbilt. ^[31].

[31] *Alta*, 10, 13 y 15 de Octubre de 1854; Wiltsee, *Gold Rush Steamers*, p. 148.

Competencia con Panamá

A pesar de la rebaja de la tarifa para hacer frente a la Línea Competidora de Vanderbilt, los ingresos netos obtenidos por la Compañía del Tránsito en el primer semestre de 1854 fueron de \$ 820.000 dólares, y dio un dividendo de \$ 3 dólares. Es muy probable que la Compañía del Tránsito lo diera para preparar el ánimo de los accionistas por lo del arreglo que iba a hacer con Vanderbilt. Vista la mengua del negocio, y que la compañía había tenido que aceptar las duras imposiciones del Comodoro, la pérdida del **Yankee Blade**, los accionistas veían ante sí sólo perspectivas sombrías. Pero a pesar de todo, el informe emitido en Diciembre de 1854 revela que la compañía estaba en mucha mejor condición de la que muchos podrían haber supuesto, incluso Vanderbilt. En vez de déficit las cuentas de la compañía arrojaron una utilidad neta de \$ 180.000 dólares durante el último semestre lo que, libre de gastos, dejó beneficios de más de un millón de dólares. Sin embargo, la compañía no dio ningún dividendo en Enero, explicando que había invertido las utilidades en la cancelación de viejas deudas, en la entrega en Julio de dividendos a los accionistas, en el pago de reclamaciones a Vanderbilt, en la compra de dos vapores oceánicos y de otros para el lago y para el río, así como en la adquisición de diligencias para el camino del tránsito. Después de año y medio de manejar la compañía, Morgan y Garrison seguían controlándola y habían dado muestras de su talento para competir con Vanderbilt en su propio terreno. (32).

Garrison no cesaba de efectuar mejoras en la ruta istmica. En Febrero de 1854 se comenzaron a construir en La Virgen y en San Juan del Sur los muelles que eliminarían la pérdida de tiempo causada por el transbordo de pasajeros desde los barcos a tierra en pesadísimos lanchones. Ese mismo mes llegaron las tan largamente esperadas diligencias pedidas conforme a contrato celebrado con el Coronel G. W. White;

[32] N. Y. Herald, 25 de Diciembre de 1854.

fueron especialmente construidas para llevar pasajeros de La Virgen a San Juan del Sur y viceversa. Cabían en ellas ocho y hasta nueve personas. Con asientos blandos, resortes elípticos, toldos fijos y cortinillas impermeables, eran las diligencias muy admiradas y apreciadas por los cansados viajeros. Tenían el interior decorado con paisajes de California y Nicaragua, y su exterior con franjas azul y blanco —colores de la bandera de Nicaragua— entrelazadas con las de la bandera de Estados Unidos. Cuatro mulas tiraban de ellas; los carruajes formaban una pintoresca caravana sobre el camino que cruzaba la selva. Con esta clase de servicio terrestre los pasajeros recorrían ahora las doce millas en hora y media o dos. (33).

Para Octubre ya tenía la compañía cuatro vapores en el lago y había agregado otros más al río. En Diciembre anunció la llegada de veinte nuevas diligencias construidas por la reputada casa Eaton and Company, de Troy, Nueva York, así como la terminación del muelle de San Juan del Sur al que ya atracaban los vapores para embarcar y desembarcar a los pasajeros en el propio muelle. (34).

En la primavera de 1855 llegaron por fin los dos nuevos vapores para el lago. Hasta entonces los pasajeros tenían que dormir en cubierta al raso y procurarse su propia comida; los nuevos, en cambio, tenían cocina y dormitorios. El primero en llegar fue el **Colorado**. Con capacidad para 1.000 pasajeros y su equipaje calaba sólo diez pulgadas; en el invierno podía navegar todo el Río San Juan sin peligro de encallar. El **San Carlos**, de hierro y con 250 pies de eslora, llegó después. La compañía había ordenado su construcción expresamente para el lago con camarotes, sofás, gran salón, y cupo para 1.500 pasajeros. Aparte de esos vapores la compañía había recibido veinte diligencias más, con lo que ya eran

[33] Bancroft, *Chronicles*, 5:395; *Picayune*, 7 de Febrero de 1854; *Alta*, 22 de Febrero de 1855.

[34] *Picayune*, 7 de Enero, 7 de Febrero, 26 de Abril de 1854; *Alta*, 13 de Octubre de 1854; *N. Y. Herald*, 28 de Octubre de 1854; *Alta*, 21 de Diciembre de 1854.

setenta y cinco; entre todas podían llevar 700 pasajeros. Con un muelle en San Juan del Sur al que atracaban los vapores, diligencias rodando entre San Juan del Sur y La Virgen, y nuevos vapores en el lago y en el río, los viajeros iban ahora de un océano al otro en sólo veintiuna horas y media, y el viaje entre Nueva York y San Francisco se hacía en menos de veintidós días. (35).

Pero estas mejoras no las habían hecho Morgan y Garrison para satisfacer los antojos de los pasajeros únicamente. En Enero de 1855 quedó terminada la línea férrea a través del istmo de Panamá, cuyo cruce se hacía ahora en menos de un día. Ese mismo mes caducó el convenio que la Pacific Mail Company había ajustado cuando se arregló con Vanderbilt, y reanudó la competencia con la Compañía del Tránsito. Pero en Marzo las mejoras realizadas en la ruta de Nicaragua colocaron a la Compañía del Tránsito en buena posición para tratar con sus rivales, de modo que volvieron a entrar en arreglos. El convenio que suscribieron, con vigencia de doce meses, estipulaba la continuación de los viajes semanales y la fijación de una tarifa equitativa. Como un bono para la Compañía del Tránsito, la Pacific Mail convino en compartir los ingresos brutos de los primeros tres meses. Esto era una ventaja para Morgan y Garrison dado que la Pacific Mail acarreaba más pasajeros y que por ser su ruta más larga gastaba más dinero en la operación de sus vapores. (36).

En virtud del arreglo, la Pacific Mail pagó a la Compañía del Tránsito alrededor de \$ 100.000 dólares. Pero a poco de haber recibido ese dinero la compañía comenzó a violar lo convenido rebajando el valor de los pasajes. Cuando la Pacific Mail intentó reentablar negociaciones, la Compañía del Tránsito le exigió la mitad de los ingresos brutos

(35) *Alta*, 22 de Febrero, 24 de Marzo, 8 de Mayo, y 11 de Agosto de 1855; *N. Y. Herald*, 3 de Diciembre de 1854, 20 de Marzo de 1855; *Sacramento Daily Union*, 23 de Marzo, 9 de Mayo, 13 de Junio de 1855.

(36) *Alta*, 17 de Enero de 1855; Kemble, *The Panama Route*, p. 71.

de las dos compañías para ella sola, y contaba con que la Pacific Mail costearía sus propios gastos, vehículos, etc. La Pacific Mail rechazó semejantes condiciones, y ahí paró todo lo hablado. En Mayo se reanudó con furor la competencia comenzando ambas empresas a rebajar sus tarifas. En Junio la Compañía del Tránsito redujo a \$ 175 dólares el pasaje en primera, a \$ 125 en segunda, y a \$.50 en tercera clase, vía Nicaragua. (37).

Tal era el estado de cosas a comienzos del verano estadounidense de 1855. La compañía de Nicaragua, como nunca antes, navegaba a toda máquina. Sus barcos arribaban y zarpaban con puntualidad; los pasajeros viajaban en carruajes relativamente confortables desde el muelle de San Juan del Sur a La Virgen, comían bien y por la noche descansaban con desahogo en los vapores del lago, y luego pasaban directamente de los vaporcitos del río a los vapores del Atlántico que los esperaban en la bahía de San Juan del Norte. Desde que Morgan y Garrison se hicieron cargo de la compañía ésta rindió utilidades de quinientos mil dólares por semestre. Tenían pues sobradas razones para esperar que las compañías Mail aceptaran sus condiciones.

En 1853, bajo su administración, 10.396 viajeros cruzaron Nicaragua del Pacífico al Atlántico, superando en 194 al número de los que en el mismo lapso y en la misma dirección hicieron el viaje vía Panamá. Y aun con la recia competencia de 1854 y de los nuevos vapores de Vanderbilt, el número de viajeros que por Panamá cruzó hacia el Atlántico sobrepasó en 1.560 al de aquellos que cruzaron Nicaragua, que fueron 10.808; mientras que los que en 1853 cruzaron hacia el Pacífico, donde Panamá superó en 7.327 viajeros

(37) Pacific Mail Steamship Co., *Reports of Pacific Mail Steamship Co's Stockholders*, Págs. 29 - 37; *Statement of 28th June, 1855*, from Mr. William H. Aspinwall, President of the Pacific Mail Steamship Company, in answer to the Reports from the Two Committees Appointed by Stockholders, 24 th May, 1855 (Nueva York): Hull, Clayton & Co., 1855. Págs. 7 - 9; *N. Y. Herald*, 14 y 17 de Marzo, 30 de Junio de 1855.

a los 9.687 de Nicaragua, esta ventaja quedó reducida a 5.382 en 1854 año en que la Compañía de Nicaragua aumentó su total a 13.063. (38).

En el verano estadounidense de 1855 la ruta de Nicaragua intensificó su rivalidad con Panamá. Si bien la Compañía del Tránsito era un como apéndice del sueño de Vanderbilt de construir el canal, sobrevivió a ese fracasado proyecto quedando como una empresa lucrativa. Aunque al principio estaba estrechamente vinculada a la controversia diplomática, surgió más que todo como una lucha entre capitalistas, sin que por eso dejase de tener ciertos tintes diplomáticos. Aun cuando las relaciones diplomáticas hubiesen sido de poco efecto en la explotación del tránsito, forman parte importante de la historia de la ruta a través de Nicaragua.

138) Apéndice B.

El bombardeo de San Juan del Norte

Los incidentes que provocaron el bombardeo de San Juan del Norte por un barco de guerra de Estados Unidos nacieron de la encontrada interpretación dada a la ambigua fraseología del Artículo 1o. del Tratado Clayton-Bulwer de 1850. Estados Unidos alegaba que la frase "ninguna de las dos potencias (Gran Bretaña y Estados Unidos) ejercerá dominio sobre Nicaragua, Costa Rica, la Costa Mosquitia, ni sobre ninguna otra parte de la América Central" tenía efecto retroactivo y obligaba, por consiguiente, a Gran Bretaña a desocupar su cuasi protectorado de la Mosquitia y el puerto de San Juan del Norte que aquella potencia había rebautizado con el nombre de Greytown. (39). Por otra parte, Gran Bretaña insistía en interpretar el tratado en forma ulterior, y, por tanto, se negaba obstinadamente a abandonar el protectorado. En el curso de las prolongadas negociaciones entabladas para llegar a un acuerdo, la tirantez de relaciones entre las autoridades de San Juan del Norte y los funcionarios de la Compañía Accesoria del Tránsito era efecto de la encontrada interpretación que ambas potencias daban al tratado.

En conformidad con una de las cláusulas del Tratado Clayton-Bulwer que disponía la creación por parte de ambos gobiernos de un puerto libre en cada uno de los extremos del canal, en Diciembre de 1850 Lord Palmerston, Primer Ministro de Gran Bretaña, ordenó a las autoridades miskitas establecer un puerto de tal naturaleza en San Juan del Norte. La orden fue acatada, pero en vista de que en tales circunstancias la municipalidad quedaba sin recursos para hacer frente a los gastos que imponía el mantenimiento del puerto, emitió una ley autorizando el cobro de un pequeño impuesto de portazgo a todo barco mercante que entrara en él. (40).

[39] Véase Capítulo 2.

[40] Instructions from Lord Palmerston, 20 de Diciembre de 1850, FO, 53 (Mosquito), Carrete 10, Vol. 25; Laws and Regulations of the Port of Greytown, FO 53 (Mosquito), Carrete 10, Vol. 29.

En Enero de 1851 que el **Prometheus** hizo su primer viaje a San Juan del Norte, la Compañía del Tránsito se negó a pagar el referido portazgo alegando que el Tratado Clayton-Bulwer no le reconocía a las autoridades miskitas dominio alguno sobre el puerto, pero sí al gobierno que había otorgado a la compañía un contrato exonerándola de todo impuesto o derecho. (41). El 21 de Noviembre de 1851 por la tarde, el capitán interino del puerto subió a bordo del **Prometheus** a notificar al Capitán Churchill que llegaba allí a cobrar el portazgo de no sólo el **Prometheus** sino también de los retrasos que debían otros vapores de la compañía. El Comodoro Vanderbilt, que se encontraba a bordo, le respondió que no le reconocía ninguna autoridad y que no pagaría más que por la fuerza. El capitán se regresó al puerto y ante la autoridad competente procedió a embargar el barco por deuda.

Cuando después el alguacil y un pelotón de policías subieron a bordo a notificar del embargo al Capitán Churchill, la tripulación y los pasajeros los bajaron por las escaleras a empellones. El **Prometheus** se deslizó por la bahía con la fuerza de la corriente cuando todavía estaba recibiendo equipaje de uno de los vaporcitos del río. Entre tanta, el alguacil corría a informar de lo ocurrido a James Green, cónsul británico y presidente del concejo municipal de San Juan del Norte, quien inmediatamente acudió al Comandante Fead del bergantín **Express** de la marina de guerra británica a pedirle que detuviera al **Prometheus**. El Comandante Fead levó anclas en el acto y estando a un cuarto de milla del barco americano le disparó dos tiros por la popa; esta medida le hizo regresar a la bahía y Vanderbilt pagó bajo protesta. (42).

(41) De Coates a Green, FO 53 (Mosquito), Carrete 10, Vol. 29; Franklin Pierce, **Message on Routes Between Atlantic and Pacific**, p. 93.

(42) De Coates a Green, n.d., FO 53 (Mosquito), Carrete 10, Vol. 29; Henry Churchill, Capitán del vapor **Prometheus**, al **N. Y. Herald**, en FO (Mosquito), Carrete 10, Vol. 29 y el **N. Y. Herald**, 2 de Diciembre de 1851; de Green a Fead, 8 de Diciembre de 1851, *ibid.*; de Green a Fead, 21 de Noviembre de 1851; **Parl. Papers**, 50:113; de Fead a McQuae, 8 de Diciembre de 1851, *ibid.*; de Fead a Parker, 3 de Enero de 1852, FO 53 (Mosquito), Carrete 10, Vol. 29.

Una vez de regreso el Comodoro en Nueva York, el abogado de la Compañía del Tránsito puso al Secretario de Estado en conocimiento del suceso. Le hizo notar que el capitán del **Express** había actuado cumpliendo órdenes del cónsul británico en San Juan del Norte, quien seguía ejerciendo dominio en flagrante violación del Tratado Clayton-Bulwer, y le pidió enviar a ese puerto un barco de guerra a proteger la vida y propiedad americanas. El Secretario de Estado ordenó al Comodoro Parker partir a San Juan del Norte advirtiéndole que si bien el Tratado Clayton-Bulwer prohibía terminantemente a Gran Bretaña ejercer dominio sobre San Juan del Norte y también registrar barcos americanos, Estados Unidos no respaldaría la negativa de los barcos americanos a pagar impuestos legales de portazgo. Al mismo tiempo inquiría por medio del ministro americano en Londres si los funcionarios británicos en San Juan del Norte habían procedido en conformidad con órdenes de su gobierno. El 14 de Enero de 1852, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña informó al ministro americano que desautorizaba de todo punto el proceder de sus funcionarios en San Juan del Norte, y que les había ordenado no volver a apoyar con la fuerza el cobro del impuesto en cuestión. Estados Unidos aceptó las satisfacciones dadas, y todo se arregló de manera pacífica. (43).

Mientras que el caso en manos de los dos gobiernos iba en vías de rápida solución, las relaciones en San Juan del Norte marchaban en sentido opuesto. El meollo del problema tenía raíces más hondas; no era una simple cuestión de pago de derechos de portazgo. Lo que realmente enojaba a las autoridades y a la población porteña era que la Compañía del Tránsito embarcaba y desembarcaba a sus pasa-

[43] De White o Webster, 2 de Diciembre de 1851; *Parl. Papers*, 60:98, 105, 114; U. S. Congress, Senate, Presidente Millard Fillmore, *Message on Seizure of Prometheus*, 32nd Congress, 1st Sess., 1851 - 52, S. Doc. 6, p. 4; Gran Bretaña, *British and Foreign State Papers*, Compilados por el Bibliotecario y Guardador de Documentos, Foreign Office, (Londres: William Ridgway, 1862), 41:766; U. S. Congress, Senate, Presidente Millard Fillmore, *Message on Attack on Prometheus*, 32nd Cong., 1st Sess., 1851 - 52, S. Doc. 30, Págs. 1-2, 7.

jeros directamente de los vapores oceánicos a los vaporcitos del río. De esa manera se impedía que la gran mayoría de los pasajeros bajaran al puerto a comprar en el comercio de la localidad. Al siguiente día del incidente con el **Prometheus**, y sintiéndose los porteños protegidos por la marina de guerra británica, la municipalidad notificó a la Compañía del Tránsito que en la futura todos los pasajeros y la carga en tránsito, antes de tomar los vaporcitos, tendrían que ser desembarcados en el puerto de San Juan del Norte, y que la compañía debía trasladar sus talleres de Punta de Castilla al otro lado de la bahía. {44}.

Antes que la municipalidad pusiera en práctica su plan, el Ministerio de Relaciones Exteriores británico reprendió severamente al Cónsul Green y al Comandante Fead por el proceder empleado con el **Prometheus**, y les ordenó no volver a inmiscuirse en asuntos gubernamentales. El 29 de Marzo de 1852, el Cónsul Green renunció a su cargo de presidente del concejo municipal, y el 15 de Abril el pueblo eligió nuevos funcionarios, y también formuló una más moderna constitución en cuya virtud San Juan del Norte quedaba convertido en puerto libre al estilo de las ciudades alemanas de Hamburgo y Bremen. {45}.

Las relaciones entre las autoridades de San Juan del Norte y los empleados de la Compañía del Tránsito fueron normales durante casi un año. En ese lapso la compañía construyó muchas nuevas edificaciones en Punta de Castilla, y no demostró deseos de querer catar la orden de desembarcar cargas y pasajeros en San Juan del Norte. Si bien el retiro del apoyo británico restó ánimos a la municipalidad para seguir insistiendo en sus demandas, no podía ella soportar por mucho tiempo más el ver que centenares de viajeros pasaran de arriba abajo por el río sin pararse a com-

{44} Parl. Papers, 60:118; British and Foreign State Papers, 41:772.

{45} British and Foreign State Papers, 41:772; Parl. Papers, 60:116, 120; de Green a Malmesbury, 3 de Junio de 1852 y de Green al British Foreign Office, 31 de Mayo de 1852; FO 53, Mosquito; Carrete 70, Vol. 29.

prar algo en las tiendas del poblado. El cebo del lucro hizo creer a la municipalidad que no necesitaba del apoyo de la marina de guerra británica. Así que el 7 de Febrero de 1853 ordenó a la Compañía del Tránsito deshacer en el término de cinco días las casas que recientemente había levantado, y en treinta las otras. Con la buena intención de compensar a la compañía en cierto grado el traslado a San Juan del Norte, la municipalidad resolvió además —en caso de que la compañía accediese a su demanda— eximirla de todo impuesto sobre sus propiedades o vapores. Cuando el representante de la compañía se negó a cumplir, el alguacil, con un grupo de gente armada, llegó a Punta de Castilla y procedió a destruir algunas casas que la compañía había edificado para viviendas de sus empleados. (46).

Antes que expirara el plazo de treinta días, la Compañía del Tránsito pidió al gobierno de Estados Unidos proteger sus propiedades en Punta de Castilla. El Departamento de Marina envió a la corbeta **Cyane** al mando del Capitán Hollins con la misión de proteger la propiedad americana en San Juan del Norte. Hollins entró en el puerto el 10 de marzo y se le informó que las demás edificaciones de la Compañía del Tránsito serían destruidas a las once de la mañana del día siguiente. Temprano de ese día Hollins advirtió al alcalde que protegería las propiedades de la Compañía del Tránsito. Cuando el alcalde, menospreciando la advertencia, se dirigía a Punta de Castilla con gente armada, el Capitán Hollins destacó una guardia de marinos para interceptarlos. Malograda la intentona, los hombres del alcalde se regresaron al puerto. (47).

Ante estos hechos el concejo municipal renunció en pleno, arrió la bandera miskita e informó a Hollins que dejaba

[46] *British and Foreign State Papers*, 42:214; del Concejo Municipal de San Juan del Norte al Teniente de Navío Jolly, 28 de Junio de 1854, FO 53 (Mosquito, Carrete 12, Vol. 33; de Green a Russell, 24 de Febrero de 1853, FO 53 (Mosquito), Carrete 11, Vol. 31.

[47] U. S., Congress, Senate, President Franklin Pierce, *Message on Nicaragua Affairs*, 33rd Cong., 1st Sess., 1853-54, S. Doc. 8, Págs. 10-12.

el poblado en sus manos. Ante estos hechos el Cónsul Green convocó a los más respetables e influyentes ciudadanos para decirles que debían reasumir sus deberes para con sus conciudadanos. El último día de Marzo los ex-concejales reasumieron sus funciones, y el 1o. de Abril el Capitán Hollins reconoció a las autoridades en la medida que lo permitían las instrucciones que tenía. Ese mismo día el comandante del barco de guerra británico **Geyser** y el Cónsul de esa misma nacionalidad reconocieron al gobierno provisional, con lo cual la paz quedó temporarily restablecida. (48).

En el verano y el otoño de 1853 las autoridades porteñas se mantuvieron alejadas de toda ingerencia en asuntos de la ruta del tránsito. En Septiembre el Cónsul Green informó al Conde de Clarendon que aun cuando gran número de viajeros pasaban por San Juan del Norte con rumbo a California o a Nueva York y Nueva Orleans, pocos eran los que bajaban al puerto. A principios de 1854 la Compañía del Tránsito trató de llegar a un arreglo con San Juan del Norte prometiendo trasladar sus oficinas al puerto siempre y cuando la municipalidad le reconociera sus derechos sobre Punta de Castilla, la eximiera a perpetuidad de toda clase de impuestos, y construyera un muelle lo suficientemente grande para que sus vapores oceánicos pudieran atracar a él. (49).

El concejo municipal respondió aceptando todas las propuestas, pero pedía que los vapores oceánicos pagaran honorarios a los prácticos del puerto y también a las autoridades que visitaran el barco en carácter oficial; explicaba, por otra parte, que por el presente no estaba en condiciones económicas de construir un muelle, pero que lo haría en cuanto las circunstancias lo permitieran. Demás está decir

(48) *British and Foreign State Papers*, 42:240-41; de Green a Russell, 30 de Marzo 1853, FO 53 (Mosquito), Carrete 11, Vol. 31.

(49) De Green al Earl de Clarendon, 22 de Septiembre de 1853, FO 53 (Mosquito), Carrete 11, Vol. 31; de J. L. White al Concejo Municipal de San Juan del Norte, FO 53 (Mosquito), Carrete 11, Vol. 31.

que si el representante de la Compañía del Tránsito sabía cuán imposible era para la municipalidad construir un muelle, la compañía no trasladaría a otro lugar sus casas y oficinas. El 17 de Marzo salió de San Juan del Norte el representante sin haber solucionado nada, y dejó órdenes para los capitanes de los vapores de no pagar derechos de portazgo, ni de llevar correspondencia, paquetes postales, ni carga, así como tampoco mantener relaciones de ninguna especie con los habitantes de San Juan del Norte. (50).

Esta actitud fue causa de que se agriaran las relaciones entre los sanjuaneños y los trabajadores de Punta de Castilla. El 5 de Mayo cuatro hombres cargaron un bote con mercancías robadas a la Compañía del Tránsito y escaparon cruzando la bahía hasta llegar al puerto. Cuando tres empleados de la compañía los persiguieron y al tratar de apoderarse del bote arrojaron a un hombre al agua, los soldados del cuartel de policía amenazaron con tirar a los del tránsito que entonces se vieron obligados a retirarse sin haber podido recuperar la mercancía robada. Luego llegó un empleado de la oficina de la compañía quien, con ayuda de otros, intentó llevarse el bote, pero los soldados, junto con muchos civiles, se lo impidieron. Cuando a la mañana siguiente regresó el mismo empleado se encontró con que la mercancía había sido entregada al alguacil; éste se negó a devolverla.

Esa misma mañana el alcalde ordenó la captura de William Sloman por haber golpeado y echado al agua a uno de los del bote. El alguacil se presentó en Punta de Castilla y arrestó a Sloman a pesar de la protesta de Joseph Scott, representante de la Compañía del Tránsito. Cuando Scott quiso obtener la libertad de Sloman bajo fianza, el alguacil lo arrestó a él también acusándolo de tratar de impedir la acción de la justicia, y lo detuvo hasta que J. W. Fabens,

(50) Del Concejo Municipal de San Juan del Norte a Joseph L. White, 16 de Febrero de 1854, FO 53 (Mosquito), Carrete 11, Vol. 31; U. S., Congress, Senate, President Franklin Pierce, Message Respecting the Bombardment of San Juan de Nicaragua, 33rd Cong., 1st Sess., 1853 - 54, S. Doc. 85, p. 10.

agente comercial de Estados Unidos en San Juan del Norte, se constituyó en fiador. En vista de que las autoridades portueñas se negaban a devolver la mercancía, Scott regresó a Punta de Castilla y redactó un informe que envió a la directiva de la compañía en Nueva York. (51).

Estando en tan crítica situación las cosas, el 16 de Mayo ocurrió un incidente que vino a empeorarlas. Mientras venía río abajo el vaporcito **Routh**, al mando del Capitán Smith, embistió a un bongo fondeado cerca de la orilla. El boga que estaba en él lanzó en español improperios al capitán, quien se los devolvió en inglés. En seguida el vaporcito, que se había empantanado en la ribera, se zafó y reemprendió su viaje, pero a poco andar viró en redondo y a toda máquina arremetió contra el bongo. Smith, que traía un rifle en las manos, disparó sobre el nicaragüense en momentos que éste se lanzaba al agua. El vaporcito reanudó su viaje río abajo.

Míster Solon Borland, Ministro de Estados Unidos en Nicaragua que venía en el **Routh**, lo vio todo. Era este hombre un recalcitrante partidario de la Doctrina Monroe y había aconsejado la abrogación del Tratado Clayton-Bulwer basándose en que Gran Bretaña lo había violado. Según él, la América Central era la próxima región señalada para caer dentro de la órbita del destino manifiesto, y en un discurso pronunciado en Nicaragua declaró que su más grande deseo era verla convertida en un brillante estrella de la bandera americana. Y dominado por su apasionada idea quiso hacer de un incidente local un suceso internacional. (52).

-
- (51) Pierce, *Message Respecting the Bombardment of San Juan de Nicaragua*, Págs. 13 - 14; *British and Foreign State Papers*, 46:860-63.
- (52) Declaración de Henry Wiedemann, U. S. Congress, Senate, Presidente James Buchanan, *Message on Affairs in Nicaragua*, 35th Congress, 1st Sess. 1857-1858, S. Doc. Págs. 8 - 9; Informe del médico forense respecto del cadáver de Antonio Paladino, 16 de Mayo de 1854, FO 53. (Mosquitó); Carrete 12, Vol. 33; de Borland a Marcy, 30 de Mayo de 1854, Pierce *Message Respecting the Bombardment of San Juan de Nicaragua*, p. 2.

Esa tarde, mientras el vaporcito del río estaba abarloado al **Northern Light** transbordando sus pasajeros, llegó un bongo con unos treinta hombres armados que atracó al costado del **Routh**. El alguacil con unos cuantos de los suyos subió a bordo y trató de arrestar al Capitán Smith bajo acusación de asesinato. Enterado de esto Borland que se encontraba a bordo del **Northern Light**, salió a cubierta y dijo al alguacil que nadie en San Juan del Norte podía arrestar a un ciudadano americano, y le ordenó retirarse con sus hombres. Cuando éstos comenzaron a bajar, varios de los que se habían quedado en el bongo blandieron sus armas y en tropel intentaron abordar el vapor. Entonces Borland, tomando un rifle de manos de un pasajero, se fue a la barandilla y advirtió a los hombres que si daban un paso más se morían. La amenaza los contuvo y todos se volvieron en su bongo al puerto.

Al anoecer Borland cruzó la bahía en bote para ir a visitar a J. W. Fabens, agente comercial de Estados Unidos en San Juan del Norte. Apenas hubo llegado allá se oyó tocar fuertemente a la puerta de la casa, y al abrirla Fabens se vio frente a un grupo de gente armada. Preguntaron por Borland diciendo que llegaban a arrestarlo. Al oír eso el ministro bajó del piso donde estaba y les preguntó si no sabían que él, como diplomático, era inmune. Le respondieron que nada de eso les importaba, que habían llegado a arrestarlo y que se lo llevarían. En esto apareció el alcalde quien explicó a Borland que lo que estaba ocurriendo era sin orden ni consentimiento suyos. En medio de esta porfía uno del grupo lanzó un casco de botella que le dio en la cara a Borland, hiriéndolo levemente. El hechor salió corriendo y desapareció en la obscuridad; los demás se dispersaron en el acto.

Fabens llegó en bongo al **Northern Light** a poner al corriente al Capitán Churchill y a los pasajeros de lo que pasaba en el puerto. Se reunieron todos en consejo y se nombró una

comisión de tres para ir a consultar con Borland. Al aproximarse ellos a la playa un grupo armado los amenazó con dispararles si intentaban desembarcar; los fallidos comisionados tuvieron que regresarse al vapor. Toda la noche estuvo la playa vigilada por hombres armados, y Borland permaneció encerrado hasta el amanecer. En las primeras horas del día pudo regresarse en bote al barco, en donde Fabens y Scott lo pusieron al tanto de las dificultades que la Compañía del Tránsito había tenido antes con las autoridades de San Juan del Norte. Convencidos de que la vida y la propiedad americanas no estarían seguras después que el vapor se fuera, Borland convocó a los pasajeros y formó una guardia de cincuenta hombres encargada de quedarse protegiendo los intereses americanos en Punta de Castilla. El **Northern Light** zarpó a informar a Washington del ultraje inferido al ministro y del robo de la propiedad americana. (53).

Con anterioridad a la llegada del **Northern Light** a Nueva York, la Compañía del Tránsito había dado a conocer en Washington el hecho de que las autoridades de San Juan del Norte se negaban a devolver la propiedad robada. El 3 de Junio el Secretario de Estado envió una nota a J. W. Fabens con instrucciones de hacer saber inmediatamente a las autoridades porteñas que el gobierno de Estados Unidos exigiría la restitución de la mercancía, o su pago. Después que el Ministro Borland informó a su gobierno, Fabens recibió nuevas instrucciones para que exigiera excusas por el ultraje de que había sido víctima el Ministro Borland, y la promesa de observar buena conducta en el futuro. Al día siguiente el departamento de marina ordenó al Comandante Hollins partir a San Juan del Norte y recabar de Fabens un exacto

[53] Declaración del sobrecargo del vapor **Northern Light** adoptada oficialmente por el Ministro Borland como la suya propia, Pierce, **Message Respecting the Bombardment of San Juan de Nicaragua**, págs. 5 - 8; de Borland a Marcy, 30 de Mayo de 1854, *ibid.*, págs. de Fabens a Marcy, 30 de Mayo de 1854, **British and Foreign State Papers**, 46:864-66; Declaración de Thomas L. Codd, jefe de policía del puerto, 16 de Mayo de 1854, FO 43 (Mosquito) Carrete 12, Vol. 33; de James Geddes al Earl de Clarendon, 20 de Mayo de 1854, *ibid.*

relato de lo ocurrido. Las instrucciones que llevaba eran terminantes, como puede verse por este párrafo:

"Conviene hacer saber a esa gente que Estados Unidos no se encogerá de hombros ante semejantes desmanes, y que esta nación tiene el poder y la voluntad para someterlos. No obstante lo cual es de esperarse que usted lleve a cabo su misión sin tener que recurrir a la violencia ni a la destrucción de la propiedad ni a la pérdida de vidas. La presencia de su barco allí será sin duda de mucho provecho. Este Departamento confía en su prudencia y sensatez". (54).

La Compañía del Tránsito, al enterarse de la misión que llevaba Hollins, no perdió tiempo en aprovechar la oportunidad para arreglar de una vez por todas sus diferencias con los habitantes de San Juan del Norte. Y así, el 16 de Julio, Joseph L. White escribió a J. W. Fabens en estos términos:

"El Capitán Hollins, comandante de la corbeta "Cyane", sale el lunes. Por las instrucciones que lleva —se las escribo al margen— se dará usted cuenta de que debe escarmentárseles, pero sin destruir la propiedad ni suprimir vidas.

"Si castiga como se debe a esos bribones, podremos tomar posesión del lugar y hacer de él una plaza comercial, abrir nuestras oficinas allí, y usted sabe el resto . . . "Es de suma importancia que sus habitantes aprendan a temernos. Escarmentarán con el castigo. Hecho eso, se pondrá usted de acuerdo con ellos en la forma de organizar un nuevo gobierno, y también en el nombramiento de autoridades. Todo está ahora en sus manos y en las de Hollins. Este es un buen sujeto; tiene plena conciencia del agravio y no

(54) Pierce, *Message Respecting the Bombardment of San Juan de Nicaragua*, Págs. 21, 9.

vacilará en exigir las debidas reparaciones.

"Espero saber de parte suya que todo ha salido bien". (55).

De las anteriores instrucciones se deduce que entre el Departamento de Estado, Hollins, Fabens, y la Compañía del Tránsito existía cierta connivencia. Y los posteriores sucesos autorizan a creer que un solo propósito guiaba las acciones de todos ellos. (56).

A poco de haber zarpado el **Northern Light**, las autoridades de San Juan del Norte renunciaron en pleno a sus cargos y organizaron una milicia para defenderse contra la fuerza armada dejada en Punta de Castilla. La falta de autoridades gubernamentales que cumplieran su deber, más la negativa de quienes habían sido tales autoridades a asumir la responsabilidad de los hechos, no daban lugar a que Fabens esperase ninguna respuesta oficial ante su demanda de reparaciones y excusas. Cuando el 11 de Julio llegó Hollins en la corbeta **Cyane**, habló con Fabens y Joseph Scott, y juntos resolvieron exigir el pago inmediato de \$ 8.000 dólares por la destrucción de las propiedades de la Compañía del Tránsito en Punta de Castilla, y \$ 16.000 por la captura de Scott y la mercadería robada. El día siguiente Fabens dirigió una nota a quienes habían sido las autoridades del puerto exponiéndoles lo dispuesto por las partes ofendidas y exigiéndoles inmediatas y amplias excusas por el ultraje inferido al Ministro Borland. No habiendo recibido respuesta satisfactorias a las demandas de Fabens, Hollins mandó colocar sendos carteles en tres visibles lugares del poblado. Conminábase en ello a la ciudadanía que si no cumplían las satisfacciones exigidas cañonearía el puerto a las 9 de la mañana del día trece. A eso de las doce del mismo día Hollins atracó junto al barco de guerra británico **Bermuda** y pasó a informar a su comandante, Teniente Jolly, que si no recibía

[55] Citado en la obra de C. T. Pim, *The Gate of the Pacific* (Londres: Lovell Reeve & Co., 1863), Págs. 235 - 36.

[56] Williams, *Anglo-American Isthmian Diplomacy*, p. 177.

respuesta satisfactoria de parte de la ciudadanía de San Juan del Norte, cañonearía el poblado a las 9 de la mañana del siguiente día 13, como ya se los había notificado. (57). Luego desembarcó un pelotón de marinos que se llevó del cuartel las armas y municiones que había allí. (58).

El Teniente Jolly, y James Geddes, vice-cónsul de Gran Bretaña en San Juan del Norte, protestaron. Jolly dijo: "La fuerza de que dispongo es completamente inadecuada para enfrentársela al **Cyane**; no puedo hacer otra cosa que elevar mi protesta". (59). El Comandante Hollins respondió " Créame que junto con usted lamento que las presentes circunstancias pongan en este trance la vida y la propiedad de súbditos británicos, y deploro en sumo grado que la fuerza bajo su mando no sea el doble de la del **Cyane**". Luego hizo que uno de los vapores de la Compañía del Tránsito remolcara a su corbeta colocándola en posición de cañonear el puerto.

En la mañana fatal del 13 Hollins no había recibido aún respuesta. La mayoría de los porteños se afanaban en llevar a la montaña sus enseres. El vice-cónsul británico y cuarenta o cincuenta personas —mujeres y niños los más— abordaron el **Bermuda**. Scott envió dos de los vapores de la Compañía del Tránsito a embarcar a todo aquel que quisiera declararse amigo de Estados Unidos. Sólo unos doce se acogieron al ofrecimiento. Luego, a las nueve de la mañana del 13 de Julio de 1854, los cañones del **Cyane** abrieron fuego sobre el poblado con bombas y balas rasas durante cuarenta y cinco minutos. Hubo una pausa de igual lapso; en seguida volvieron a retumbar los cañones durante media hora. Y pasaron tres horas de silencio. Al término de este

(57) De James Geddes al Earl de Clarendon, 20 de Mayo de 1854, FO 53 (Mosquito) Carrete 12, Vol. 33; Pierce, *Message Respecting the Bombardment of San Juan de Nicaragua*, p. 18.

(58) Cartel de George N. Hollins, 12 de Julio de 1854, Pierce, *Message Respecting the Bombardment of San Juan de Nicaragua*, Págs. 25 - 26.

(59) *British and Foreign State Papers*, 46:881.

(60) Pierce, *Message Respecting the Bombardment of San Juan de Nicaragua*, Págs. 702 - 27.

intervalo recomenzó el fuego que duró veinte minutos, y por fin cesó. Hollins manifestó después que concedió a los habitantes esas treguas para darles tiempo a que se decidieran a solucionar satisfactoriamente la cuestión con él. Pero habiéndose ellos negado a entablar negociaciones, a las cuatro de la tarde mandó desembarcar un pelotón de marinos a completar la destrucción del pueblo quemando lo que quedaba de las casas. Durante el incendio, un barco correo de la marina británica remolcó al **Bermuda** fuera de la bahía. (61).

El cañoneo del Capitán Hollins redujo a cenizas el puerto de San Juan del Norte y dejó a toda la población sin un solo techo bajo el cual guarecerse. No cabe duda de que Joseph L. White debe haberse solazado cuando le llegó el informe de Fabens. Pasaría mucho tiempo antes de que el concejo municipal del puerto volviera a importunar a la Compañía del Tránsito. Bien mirado, este hecho fue una medida de extrema barbarie. La prensa estadounidense reaccionó con severidad. El **New York Times** acusó al Presidente Franklin Pierce de haber violado la Constitución y el Tratado Clayton-Bulwer. La censura de la ciudadanía fue causa de que en ambas cámaras del Congreso se aprobaran, por gran mayoría, resoluciones pidiendo toda la correspondencia referente al caso junto con las instrucciones impartidas al Capitán Hollins. (62).

En Inglaterra la condena fue unánime. El **Times** de Londres halló consuelo en el hecho de que las personas más ilustradas de la sociedad americana habían reprobado el bochornoso episodio, y comentaba: "Fue esa una medida to-

- (61) No hay contradicciones en los relatos hechos sobre el bombardeo. Ver el informe de Hollins a Dobbin del 16 de Julio de 1854, *British and Foreign State Papers*, 46:885-87; de Fabens a Marcy, 16 de Junio de 1854, Pierce, *Message Respecting the Bombardment of San Juan de Nicaragua*, Págs. 19 - 20; de James Geddes al Earl de Clarendon, 20 de Julio de 1854, FO 53 (Mosquito), Carrete 12, Vol. 33; ex-miembros del Concejo Municipal de San Juan del Norte de Nicaragua al Teniente A. D. Jolly, 28 de Junio de 1854, *ibid.*
- (62) *New York Times*, 1o. de Agosto de 1854; Williams, *Anglo-American Isthmian Diplomacy*, p. 180.

mada por un gobierno corrompido e incapaz, que ha defraudado la confianza de sus electores y sacrificado mucho de los más sólidos principios de su política nacional". (63). El Ministerio de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña calificó el caso de "un desmán sin paralelo en los tiempos modernos", y decía que el gobierno de Estados Unidos repudiaría el hecho como ya lo había repudiado el consenso de la opinión pública americana. (64).

Pero era un error craso juzgar así el ánimo del Congreso. El desagrado con que en Estados Unidos se veían las actividades británicas en América Central venía en **crescendo** desde la firma del Tratado Clayton-Bulwer en 1850. La tirantez de relaciones existentes por causa del protectorado de la Mosquitia se acentuó aún más en Diciembre de 1852 cuando el Congreso supo que Gran Bretaña había convertido en colonia el grupo de islas de Roatán, frente a la costa de Honduras. Los prolongados debates sobre la interpretación del Tratado Clayton-Bulwer fueron tan fogosos que inclinaron al gobierno de Pierce a creer que las actividades desarrolladas allí por Gran Bretaña infringían la Doctrina Monroe. En dieciocho meses de negociaciones Gran Bretaña había esquivado los intentos de Estados Unidos encaminados a persuadirla a salir de la América Central. Pero sucedió que exactamente dos semanas antes de recibir el Departamento de Estado las quejas presentadas por la Compañía del Tránsito y el Ministro Borland, Gran Bretaña alegó oficialmente que el Tratado Clayton-Bulwer afectaría únicamente a las operaciones y que no se aplicaba a los asentamientos británicos que ya existían en la América Central. En tales circunstancias puede presumirse con bastante certeza que los incidentes de San Juan del Norte fueron clara indicación para Gran Bretaña de que Estados Unidos no aceptaría aquella interpretación del tratado. Así fue pues que Estados Unidos no censuró el cañoneo; antes bien, el Departamento de Estado eludió la discusión del

(63) Times, (Londres) 14 de Agosto de 1854.

(64) Williams, *Anglo-American Isthmian Diplomacy*, Págs. 180 - 81.

caso hasta donde pudo. Por último, en su mensaje anual del 4 de Diciembre de 1854, el presidente expresó el criterio de su gobierno. Después de reseñar con cierta extensión y parcialidad el hecho, el presidente manifestó que, si bien habría sido preferible que la corbeta **Cyane** hubiera cumplido su misión sin tener que emplear la fuerza, "la arrogante contumacia de los delincuentes hizo imposible evitar la alternativa de arrasar el poblado o dejarlo bajo la impresión de que podían continuar impunemente su carrera de insolencias y saqueos". (65). Estas palabras fueron el epitafio de la cuestión. Muy en breve las actividades del filibustero William Walker harían palidecer el episodio de San Juan del Norte. (66).

-
- (65) James D. Richardson, ed., **A Compilation of the Messages and Papers of the Presidents**, 20 Vols. (Nueva York: Bureau of National Literature, 1917), 7:2817.
(66) David I. Folkman, Jr., "Westward Via Nicaragua: The United States and the Nicaragua Route, 1826 - 1869", (Ph. D. dissertation, University of Utah, 1966), Págs. 165 - 70.