

## DOCUMENTO No. 26

*Narración que sobre el bombardeo e incendio del puerto de San Juan del Norte, acaecido el 13 de julio de 1854, escribió don Antonio de Barruel, en dicho puerto el 13 de julio de 1864. El original inédito, perteneció a la colección de don Tomás Borgen; en él se hace historia de la vida de aquella población y de los diversos esfuerzos desplegados a fin de que las víctimas fuesen indemnizadas; y encomia la labor de rehabilitación realizada por el ciudadano don Ramón Sáenz.*

\* \* \*

BARRUEL, ANTONINO DE  
BOMBARDEO DE SAN JUAN  
SAN JUAN DEL NORTE, JULIO 13 DE 1864

Manuscrito. 68 p. 34 x 22 cms. Portada impresa con tipos de mano.

### P R E A M B U L O

Diez años han trascurrido desde la destrucción de San Juan del Norte por orden del Gobierno de los Estados Unidos. Grande el crimen, pronta se esperaba su reparación. ¿Quién hubiera dudado de una plena satisfacción, quién de la más estricta aplicación del derecho? Sin embargo, hasta ahora, ni la primera se ha obtenido, ni realizádose la segunda. ¿Qué causas han podido estorbar ese doble resultado? Quizás se hallarán en el examen de los eventos anteriores y posteriores al atentado del 13 de julio de 1854, desde 1847 hasta la fecha.

Entretanto, sabido es que el Gobierno del señor Franklin Pierce autorizó y después aprobó el bombardeo e incendio de esta población por la corbeta Cyane al mando del capitán Geo. N. Hollins. Los pretextos de que se valió fueron ocasionados

por la Cía. del Tránsito. El fin verdadero, un atroz desafío a Inglaterra y la inicua ocupación de la población después de la ruina de sus habitantes.

En pocas palabras, dejóse engañar el Gobierno de la Unión por las falsas representaciones de los individuos de la Cía. del Tránsito de acuerdo con sus empleados, porque así convenía a sus miras políticas. Ofuscábale a la gran república el Protectorado Mosquito, no menos le molestaba el tratado Bulwer-Clayton al par que le devoraba la insaciable codicia de adueñarse de la gran vía interoceánica. Su centinela avanzada, la constituyó la Cía. accesoria de tránsito, hija de la del Canal Atlántico y Pacífico. Llena de ardor y energía, no tomó ésta las medidas prudenciales de su situación y precipitóse ella misma a desastrosa ruina, llevando consigo las justas recriminaciones de sus inocentes víctimas y piedad ninguna por su merecido descalabro.

El curso de los hechos viene señalando con la mano maestra del tiempo los móviles que a unos impulsaban, las pasiones que a otros agitaban, quedándose para fondo del cuadro la lastimosa condición de desamparadas víctimas implorando justicia sin cesar.

El hecho principal con cuanto le precedió y siguió da lugar a tres fases distintas. El origen de las causas o pretextos; éstas o éstos con el atentado; y sus consecuencias.

#### DEL ORIGEN DE LAS CAUSAS O PRETEXTOS PARA LA DESTRUCCION DE SAN JUAN DEL NORTE

##### I

Con motivo de la guerra llevada a México por la República de los Estados Unidos, despertóse en Inglaterra el temor de asistir a la extensión contemplada por la Roma moderna. El éxito de las armas americanas y las tendencias declaradas por su ardiente pueblo no podían menos que justificar tan fundado recelo.

Fiel a su política, se propuso Inglaterra estorbar la realización de miras perjudiciales a sus intereses. Nada escrupulosa en sus medios, resolvió adoptar el Protectorado Mosquito. Reivindica derechos mosquitos a territorios de Nicaragua, Honduras, Costa Rica y Nueva Granada. Imagina invasiones e ingerencia de los dos primeros estados sobre el territorio y en

los derechos de su protegido y ordena a nombre de S. M. Mosquita la posesión violenta de San Juan de Nicaragua reclamando, al mismo tiempo, propiedad desde el Cabo Gracias a Dios hasta Bocas del Toro reduciéndolo después hasta la desembocadura de Colorado.

De su lado los Estados Unidos dictaban a México vencido el Tratado de Guadalupe y adquirían el Estado de California.

El descubrimiento de fabulosas riquezas llevaba al nuevo Estado incesante corriente de emigrantes de todas partes del mundo, hasta salir algunos de su antiguo aislamiento y desarrollaba una prosperidad sin ejemplo en la historia de las naciones al par que la explotación del precioso metal aumentaba de una manera sin igual. Esencialmente práctico, faltábale al pueblo americano una comunicación pronta y segura. La configuración del continente le presentaba dos, la una en el Istmo de Panamá y la otra en el de Nicaragua.

Mientras Inglaterra ejercía directamente su Protectorado Mosquito sin más alternativa que su confirmación por la malograda expedición del General Muñoz al mando del Coronel Salas, seguida de la invasión por fuerzas inglesas y su ocupación de todo el Río de San Juan hasta la conclusión del Tratado de Cuba entre el Gobierno de Nicaragua y el Jefe de las fuerzas de S. M. B., los Estados Unidos aparecían oficialmente en Centroamérica. Brindaban sus simpatías y se hacían los celosos adversarios de las violencias de los ingleses y sus ciudadanos solicitaban y obtenían Contrato de Canalización y Colonización, celebrándose en 1849 el sabido Convenio de esta naturaleza.

Empeñada la controversia entre las dos grandes potencias rivales, cada cual, en su mejor interés sosteniendo la una derechos más o menos legítimos y pretendiendo la otra su exclusión, firmóse en Washington el Convenio de Clayton-Bulwer con el objeto de determinar la situación política de todos en el Istmo Centroamericano y en particular de Inglaterra y los Estados Unidos en vista de una comunicación interoceánica.

A pesar de las honorables y brillantes manifestaciones del Sr. Clayton con relación a las miras del Gobierno de los Estados Unidos, y sus intereses en caso de la construcción de un Canal al través del Istmo de Nicaragua, la Cía. concesionaria no pudo llevar a cabo su proyecto y declaró impracticable la empresa, después de haber fracasado en sus negociaciones con

capitalistas ingleses. Obtuvo de Nicaragua la ampliación de su contrato para la explotación de un tránsito y tomó el nombre de "Compañía accesoria de tránsito de Nicaragua". Los primeros buques con carbón y material habían llegado a San Juan a principios de 1850. El señor James Green, Cónsul General de S. M. B., había rehusado a la Cía. el permiso de depositar su carbón en Punta de Castilla, habiendo tenido que descargarlo en esta población en terreno propio de su agente. El referido Cónsul se ausentó para Europa y dejó en su lugar a un señor H. Grant Foote, llegado de Nueva Orleans pocos meses antes. Valiéndose del señor Martín, la Cía. solicitó de nuevo del señor Foote la concesión de un terreno para depósito de carbón en Punta de Castilla. El mismo día 12 de Junio de 1851, el Sr. Foote adhirió a la solicitud de la Cía. concediéndole para el fin indicado, a razón de un real al mes, un pedazo de tierra de 200 pies sobre 400, sujeto a desocuparlo cuando lo requiriese el Gobierno Mosquito.

Tales fueron los primeros e importantes puntos de contacto de la Cía. americana de Canal y Tránsito con la población de San Juan.

En lugar de ocupar lealmente el terreno señalado para depósito de carbón, la Cía. no tardó en formar allí todos sus establecimientos, faltando de una vez a una obligación aparentemente bien determinada.

## II

La Autoridad Inglesa seguía administrando la población exclusivamente por sí hasta el 15 de abril (de) 1851 y desde esa época hasta el 29 de marzo (de) 1852, en unión de algunos propietarios y arreglado a cierto reglamento o constitución local, con plena jurisdicción sobre el puerto y Punta Arenas. Colectaba un derecho de tonelaje, así como otros impuestos para el mantenimiento de sus empleados asalariados.

El tránsito se estableció de una manera provechosa para sus empresarios, aunque evadiera la Cía. el cumplimiento de sagradas obligaciones con el Estado de Nicaragua. Sus establecimientos en Punta de Castilla tomaban gran incremento en personal y material.

Mas el uso ilegítimo, por parte de la Cía. de la Concesión de Punta de Castilla, junto con sus miras ulteriores, acaso alentadas por sus empleados superiores, no menos que por las aspiraciones nacionales y el estado cada día más incierto del arreglo de la Cuestión Mosquita, llegaron a ponerla en esa falsa situa-

ción de declararse fuera del alcance de las autoridades de San Juan. Tal sucedió a fines de 1851, cuando el "Prometheus" rehusó pagar los derechos de puerto y se vio obligado a hacerlo por la intervención del buque de guerra de S. M. B. "Express", capitán Fade.

La prensa americana explotó a su modo la ingerencia del capitán del "Express". El Gobierno de la Unión reclamó al inglés y éste desaprobó públicamente la conducta de su digno oficial.

El número de los habitantes de San Juan aumentaba también de un modo bastante notable, haciéndose sentir el elemento americano. No satisfechos con la administración del cónsul inglés, por no venderles tierras como querían, concibieron los ciudadanos americanos el proyecto de delegar una Comisión de quince individuos para Managua, para obtener del Gobierno de Nicaragua la autorización de gobernarse a su estilo a nombre de la República, repudiando toda ingerencia mosquita o inglesa. Esto sucedía en febrero 1852. El hecho llegó a conocimiento del Gobierno Americano y su Ministro, el Sr. Daniel Webster, se apresuró en su despacho de 18 de marzo del mismo año, de desaprobando un paso tan inconsiderado de sus compatriotas, intimándoles que debían reconocer la autoridad Mosquita protegida por el gobierno inglés, mientras se arreglara la cuestión pendiente.

### III

El 27 de marzo 1852, el Cónsul General de S. M. B. invitó a los propietarios residentes a una junta pública para revisar y modificar la Constitución entonces vigente y tomar las medidas adecuadas tocantes a la próxima elección.

La Junta tuvo lugar el 29. El cónsul inglés manifestó su designio de abandonar a los habitantes el ejercicio de su administración local. Se nombró una comisión para redactar una Constitución que fue aprobada el 5 de abril, unánimemente en una reunión pública. Las elecciones constitucionales tuvieron lugar el 15 del mismo y los empleados electos, un corregidor, cinco miembros del Cuerpo Legislativo, tres jueces de Corte Suprema de Justicia y otros empleados subalternos, tomaron posesión de sus respectivos destinos el 1º de mayo siguiente, retirándose entonces la administración anterior mosquita o inglesa. Estos procedimientos se comunicaron a los gobiernos de Inglaterra y de los Estados Unidos. El primero dio su explícita aprobación por medio de sus cónsules y oficiales de su marina

y el segundo en el curso de sus relaciones con la población por medio también de sus oficiales de marina, aunque con muchas reservas hasta sucederle el Sr. W. L. Marcy al Sr. Daniel Webster.

Esta administración siguió en pacífica operación hasta febrero de 1853, a pesar de la continua oposición de la Cía. accesoría de tránsito. En esa fecha, con motivo de haberse declarado algunos casos de viruela a bordo de vapores de la Cía. y haberse rehusado ella a hacerse cargo de ellos, mandando a los enfermos a esta ciudad, el Gobierno local se vio en la necesidad de reclamar la devolución del terreno de Punta de Castilla, de acuerdo con lo estipulado en la concesión de 12 de junio. En 8 del citado, resolvió el Consejo notificar a la Cía. por medio del Corregidor que se le acordaban 10 días para la demolición de una casa de Mr. Mac Ceren, levantada bajo el patrocinio de la Cía. fuera de los límites de la concesión, y 30 días para la desocupación completa del mencionado terreno de Punta de Castilla. Hecha la notificación y compareciendo los interesados ante el Tribunal competente pidió prórroga el agente de Mr. Mac Ceren y declaró el agente de la Cía., Mr. Baldwin, que deseaba cumplir con el mandato del Gobierno pero que sus instrucciones no le permitían reconocer el citado Gobierno, de suerte que no podía desocupar el terreno que se le exigía. El Gobierno destinaba el punto para un hospital de cuarentena y un depósito de pólvora.

En sus sesiones de 27 de octubre y 3 de noviembre 1852 y en las de 7 y 19 de febrero 1853, el Consejo de la ciudad ofrecía a la Cía. las tierras necesarias con las exenciones consiguientes y a sus operaciones, y en su sesión de 19 de febrero transmitía de nuevo al Gobierno de la Unión la formación de su autoridad, su reconocimiento por el Vice-almirante Seymour de S. M. B. y exponía su modo de entender sus deberes y sus miras así como de contar con la sanción de ambos gobiernos.

El 21 de febrero, las autoridades locales mandaron ejecutar la demolición de la casa de Mr. Mac Ceren.

El 10 de marzo, víspera del día señalado para la remoción de los establecimientos de la Cía., la corbeta de guerra de los Estados Unidos "Cyane", capitán G. N. Hollins, llegó a este puerto. El agente de la Cía. se apresuró de informarle de lo sucedido el 21 de febrero y de la intención de las autoridades de dar cumplimiento a la resolución de su Consejo. El capitán Hollins mandó su primer teniente acerca del Consejo de la

Ciudad, éste le admitió y se le declaró que el día siguiente a las once de la mañana se proponía llevar a efecto su resolución, salvo interposición de fuerza superior. El 11 a las 9, el capitán Hollins visitó al Corregidor, le halló presidiendo el Consejo y allí le manifestó que se veían en la obligación de oponerse a cualquier acto de depredación contra la Cía. accesoria de tránsito. El Corregidor le contestó que no se cometería ningún acto de depredación, tratándose solamente de remover los establecimientos conforme a ley. Esto mismo lo declararon uno y otro por escrito en su correspondencia de la fecha. Enseguida el capitán Hollins mandó colocar tropas de su corbeta en Punta de Castilla. Las autoridades mandaron también sus agentes de policía con alguna fuerza armada para proceder a la ejecución de sus providencias, mas tuvieron que retirarse ante la actitud de las tropas americanas al saber del oficial a su mando que se proponían proteger la propiedad de la Compañía accesoria de tránsito.

A consecuencia de la intervención del capitán Hollins, el Gobierno local de San Juan se disolvió. El agente de Mr. Mac Ceren se quejó al capitán Hollins de habersele amenazado en San Juan, acusándosele de haber dado falsos informes tocante a la destrucción de propiedades en Punta de Castilla. Sirvióle este pretexto al capitán de la "Cyane" para establecer una especie de bloqueo entre San Juan y Punta de Castilla e informar a la población de su determinación de dar a sus nacionales toda la protección en su poder, previa comunicación al efecto con el Vice-cónsul inglés. Las cosas quedaron en ese estado hasta el 1º de abril que se reorganizó la administración local. Su primer acto fue de llevar el hecho de su instalación al conocimiento del Cónsul inglés, del capitán Hollins y del agente comercial de los Estados Unidos. Cada uno de estos funcionarios se dio por entendido, de acuerdo con sus instrucciones respectivas y disposiciones personales.

El relato de los sucesos se elevó al examen de los Gobiernos americano e inglés. El Gobierno de la Unión, por medio de sus Ministros de Marina y de Relaciones Exteriores, aprobó enteramente la conducta del capitán Hollins. En su Despacho de 14 de abril, el Sr. J. C. Dobbin, Secretario de Marina, lo declara sin reserva al capitán de la "Cyane" ampliando sus instrucciones en ese sentido. En el suyo de 9 de junio al Sr. J. R. Ingersoll, Representante de la Unión en Inglaterra, el Sr. W. L. Marcy, Secretario de Relaciones Exteriores, lo proclama a Lord Clarendon de la manera más extensa, valiéndose

de la oportunidad para asentar su interpretación del Tratado Clayton-Bulwer e informar al Gobierno inglés que no considera a San Juan de Nicaragua de otro modo que como parte del territorio de Nicaragua y que derivando la Cía. de tránsito su contrato de ese Estado nada tenían que ver con ellos los vecinos o pretendidas autoridades de la población, desconociendo cualquier título suyo para ejercer jurisdicción sobre Punta de Castilla.

El Gobierno inglés, por su parte, llegó a considerar las cosas en un sentido quasi muy opuesto. No justifica las medidas ejecutadas por las autoridades de San Juan, calificándolas más bien de violentas e inconsideradas, pero no ve cómo pueda eximirse a la Cía. accesoria de tránsito de su obligación hacia San Juan, con respecto al terreno en que situó sus establecimientos, cuando ella lo solicitó y obtuvo de las autoridades de la manera estipulada en la concesión escrita de 12 de junio (de) 1851, y a su vez, al desaprobar la conducta coercitiva del capitán Hollins aprovecha la ocasión para declarar al Gobierno de la Unión su propia construcción del tratado Bulwer-Clayton, invitándole a meditar los mejores medios para terminar amistosamente la cuestión pendiente relativa a tan importante región para los intereses del mundo.

#### IV

Poco después, la Compañía mandó de agente principal al Señor J. N. Scott y el gobierno nombró su representante al Sr. J. W. Fabens.

El nuevo agente declaró abierta hostilidad a las autoridades y en general a la población, irritándoles continuamente con todo género de amenazas. En tal disposición se le vio con toda maldad y audacia cambiar el curso natural de las aguas y ejecutar, sin freno ninguno, trabajos sin el debido conocimiento que causaron la pérdida quasi absoluta del antes hermoso puerto de San Juan.

Nada valían las representaciones de la población ante la actitud tan extrañadamente morosa del Gobierno de S. M. B. y el apoyo sin reserva de los Estados Unidos tan cínicamente explotado por la Cía. accesoria de tránsito.

En esa situación de los ánimos, en marzo (de) 1854, el señor J. L. White, Director de la Cía. del tránsito, regresaba de Nicaragua a los Estados Unidos. Su presencia dio lugar



a tratarse de avenimiento. Lo iniciaron los vecinos y se creyó, por un momento, alcanzar tan feliz resultado, pero nadie contaba con las proposiciones onerosas y el estilo rudo en exigir las del señor J. L. White. Después de cortas y desagradables conferencias y negociaciones, nada se logró sino injurias y amenazas cuya realización parecía imposible. Al embarcarse, el Sr. White dejó por instrucciones precisas al Sr. J. N. Scott de no permitir en ninguno de los vapores de la Cía. el transporte de ningún vecino, sus efectos o correspondencia, ya que estaba resuelto a hacerles morder el polvo, mandándoles previamente a cierto lugar de condenación.

## V

Las nuevas elecciones del 15 de abril dieron lugar a un cambio (de) personal siendo electo corregidor el Sr. A. Sigaud. Los nuevos empleados comenzaron a fungir el 1º. de mayo, previa acostumbrada comunicación a los agentes inglés, americano y otros residentes en la población.

Cinco días después, un suceso, en otras circunstancias de mérito ninguno, vino a servir de segundo pretexto para las malévolas miras de la Cía. Reducido a su verdadera realidad, nada valía por sí, pero pudo más la falsedad de los agentes de la Cía., en perfecta combinación con el Representante de los Estados Unidos, para darle supuestas e inauditas proporciones. Algunos individuos, al servicio de la Cía., unos de ellos pagado la víspera, se retiraban con sus efectos para San Juan en un bote prestado por uno de los empleados de la Cía. Ignorándolo el Sr. Scott y viéndoles alejarse les intimó se volviesen. Mas siguieron para la población donde les persiguió una embarcación con tres hombres armados y encargados por el Sr. Scott de darles alcance y quitarles el bote. Llegaron a la población cuasi juntos, aunque un poco antes al frente de la Casa de Policía, los individuos perseguidos. Uno de éstos estaba aun en su bote cuando recibió fuerte golpe de uno de los perseguidores Mr. Solmann, quien le botó al agua y quiso aprovecharlo para llevarse la embarcación. Se lo impidió la fuerza de policía e intervino conteniendo a los perseguidores que hacían uso de sus palos. No tardó en aparecer otra embarcación mandada por el Sr. Scott con cuatro hombres más, uno de ellos, el Sr. Hutchinson, Secretario de la Cía. Al arrimar a tierra, quiso éste disponer de las dos primeras embarcaciones. Lo logró, retirándose con su gente, después de haber quedado con el capitán de Puerto se hiciera cargo de examinar lo que llevaba la em-

barcación y no se componía de otra cosa más que de ropa de uso de los citados operarios.

El 6 por la mañana, el Corregidor mandó citar para ese día a Mr. Sloman (sic). El agente encargado de la citación se retiró insultado por el referido individuo y por el Sr. J. N. Scott, sin evacuar su mandato. Volvió por la tarde del mismo día con alguna fuerza armada y logró traerse al citado Sloman. El mismo Sr. Scott apareció también poco después y ambos fueron admitidos bajo fianza del Sr. J. W. Fabens para comparecer el uno el 12 y el otro el 20 del mismo mes. El Sr. Scott compareció el 12. Fue absuelto después de severa reprimenda y ese mismo día hizo una protesta ante el agente comercial de los Estados Unidos, Sr. J. W. Fabens. A nombre de la Cía. accesoria de tránsito, hacía responsables a las autoridades de San Juan de todos los daños y perjuicios que le causaban su incalificable ataque a mano armada. Sobre terreno ocupado por ella en virtud de su contrato con Nicaragua y la violación de sus privilegios y derechos.

## VI

El 16 de mayo, el vapor de río "Ruth" de la Cía. de tránsito, su capitán Smith, bajaba con los pasajeros para Nueva York. El señor Solón Borland, ex-eministro de la Unión acerca del Gobierno de Nicaragua, se hallaba a bordo de retirada para los Estados Unidos. A poca distancia de San Juan, el vapor se encontró con una piragua mandada por un patrón nicaragüense, Antonio Paladino. Desde varios meses tenía Paladino un justo reclamo que Smith no quería reconocer, habiéndose aun solicitado la intervención amigable del Sr. Scott. Al verle en el vapor, le interpeló de nuevo, lo que resultó en recíprocas injurias. Sin embargo, el vapor continuaba su carrera de bajada, cuando de repente se le vio retroceder, y al llegar cerca de la piragua, atónitos oyeron los pasajeros un tiro de rifle y más atónitos debieron haber visto caer muerto al infortunado Paladino. La causa del crimen y toda su responsabilidad la tiene el señor Solón Borland, quien aconsejó a Smith no se dejara insultar por un *indecente negro* sin darle todo el merecido castigo.

La emoción de la población, al saber tan horrible crimen, estaba a su colmo. Se dictaron providencias inmediatas antes de la salida de los pasajeros por el "Northern Light". El cuerpo fue traído a las 6 de la tarde. Su vista exasperó más y más la justa indignación de todos. Una fuerza voluntaria se orga-

nizó para capturar al asesino, pero quien podía esperar que 6 ó 700 hombres libres, ciudadanos de la Gran República, hubiesen cooperado o asistido con indiferencia al entorpecimiento del curso de la justicia. Es verdad que el monstruoso Borland y los agentes de la Cía. les ocultaban la verdad con respecto a la jurisdicción y derechos de la población y aun sobre el carácter de sus vecinos. ¡Qué diferente el caso, si en lugar de Smith el asesino de Paladino, hubiera sido Smith el muerto, aun en defensa propia, de Paladino! Un solo grito se hubiera oído. Nadie lo ignora. El ex-Ministro de la Unión se opuso, mano armada, al arresto de su protegido, el asesino Smith, fuerte del apoyo y de la credulidad de sus nacionales.

Por la tarde del mismo día, el Sr. Borland llegó a la Agencia Comercial de los Estados Unidos. Un grupo de gente se formó en su inmediación, bajo el peso (de) la justa excitación causada por los actos del Ministro y se preparaba a arrestarle a nombre del Corregidor, cuando éste se presentó desaprobando la orden. Temeroso, sin embargo, el Sr. Borland de algún ataque contra su persona, lo participó al Sr. Fabens quien le dejó en su oficina y fue a pedir auxilio a bordo del vapor. Al retirarse y continuando la altercación con el grupo, un pedazo de botella arrojado desde la calle hirió ligeramente al Ministro en la cara. Se supo después que un desertor de un buque de guerra americano lo había hecho. Consultado el caso con el capitán del "Northern Light" y luego con los pasajeros, una comisión de tres individuos se designó para conferenciar con el Ministro. Entretanto, unas amenazas de incendio habían circulado en la población y las autoridades dispuestas a colocar patrullas sobre todo en la playa para evitar el desembarco de gente extraña. El Agente Comercial y la Comisión no pudieron comunicar con tierra y tuvieron que regresar al "Northern Light". El Sr. Borland pasó la noche en la Agencia Comercial y por la mañana del 17 pudo volver sin embarazo a bordo del vapor. Antes de salir para Nueva York en el "Northern Light", el Sr. Borland, de acuerdo con algunos pasajeros notables, entre ellos el Sr. Fremont, los agentes de la Cía. y el Agente Comercial de los Estados Unidos, decidieron necesaria la organización a expensas del Gobierno Federal, de una fuerza de 50 hombres para proteger eficazmente a la Cía. hasta nuevas órdenes.

El "Northern Light" salió el 17 por la tarde llevando al Sr. Borland y al capitán Smith con sus demás pasajeros.

El día siguiente, el vapor de guerra "Argus", de S. M. B., fondeó en el puerto. Las autoridades locales solicitaron de

su comandante retirase las fuerzas puestas en Punta de Castilla, a lo que no accedió, disolviéndose de nuevo el mismo día el Gobierno local y, después de 4 días de permanencia, retirándose el "Argus" a Jamaica.

A su llegada a Washington el Sr. Borland, bajo fecha 30 de mayo, expresó al Gobierno el inmenso riesgo a que se vio expuesto, las peligrosas disposiciones de los habitantes de San Juan, verdaderos piratas fuera toda ley, dignos, sin piedad ninguna, de completo exterminio, y la urgencia de la fuerza protectora de la Cía. accesoria del tránsito.

A su propio punto de vista y al de la Cía., con fechas 15 y 30 de mayo, el Agente Comercial de los Estados Unidos comunicó también a su Gobierno todo lo ocurrido.

## VII

De esta fiel aunque sumaria relación sobresalen las causas o pretextos de que no temió valerse el Gobierno de una gran nación republicana a costas de sus propias instituciones para satisfacer ocultas miras políticas envueltas en rastreras pasiones de miserables especuladores.

No disculpo del todo a los habitantes cuando se entreguen a actos descomedidos al creerse sucesores del ejercicio de una soberanía tan ilusoria como la que debían haber visto no cometerles por su calidad de extranjeros. Claro es que protectora la Inglaterra, a ella sola correspondía la jurisdicción y administración hasta el arreglo final de la disputa promovida.

Convencidos de esta verdad, los vecinos nicaragüenses dirigidos por su inteligente conciudadano el Sr. Cleto Mayorga y la Casa A. de Barruel se abstuvieron de cooperar a los actos del Gobierno local y siquiera les queda hoy la satisfacción de haber protestado contra sus debilidades, cuando no sus tendencias exageradas o imposibles.

No obstante, nada de lo dicho justificará ante cualquiera imparcial la ejecución bárbara del atentado que paso a referir en el siguiente capítulo.

### DEL BOMBARDEO E INCENDIO DE SAN JUAN DEL NORTE POR SUS CAUSAS O PRETEXTOS

#### I

Con tal estado de cosas, y asomándose en Europa una guerra colosal, el Gobierno de los Estados Unidos resolvió pe-

dir satisfacción a la comunidad de San Juan. Admitió los perjuicios ocasionados a la Cía. accesoria de tránsito, de la manera que sus agentes pretendieron y el ultraje perpetrado contra la persona de su Ministro, sobre su propia representación y la de su Agente Comercial.

De consiguiente, determinó el pronto envío de un buque nacional.

En 3 y 9 de junio, el Sr. W. L. Marcy instruyó al efecto al Sr. Fabens en los términos más precisos. Bajo fecha 16 de junio, el Sr. J. W. Fabens insinuaba al Sr. Marcy que, en su opinión, el único modo de obtener satisfacción era de tomar posesión del territorio mosquito, bajo cuya bandera los atentados habían sido perpetrados. Ocho días después, el señor Fabens comunicó a los vecinos su intención de dar cumplimiento a las órdenes de su Gobierno. Ya sabía éste la disolución de las autoridades desde el 18 del mes anterior. Nadie le contestó.

## II

El 11 de julio, la Corbeta "Cyane", su mismo capitán Geo. N. Hollins, fondeó en el puerto con instrucciones del Sr. J. C. Dobbin, Secretario de Marina, en todo iguales a las del Sr. Marcy a su Agente Comercial.

El capitán de la Cyane era también portador de una célebre carta del Sr. White al Sr. Fabens, en la que le recomendaba con refinado cinismo la ruina sin piedad de la población para después apoderarse de la localidad, según ambos sabido lo tenían.

Después de haberse comunicado, Agente Comercial y capitán de la "Cyane", convinieron de reiterar la demanda hecha por el Sr. Fabens, especificando, previa inteligencia con el Sr. Scott, la cantidad que reclamar por cada ofensa, así como la más completa satisfacción para el atentado contra el Sr. Borland.

Fijóse en ocho mil pesos el valor exigido por la propiedad demolida en Punta Arenas, el 21 de febrero 1853, en diez y seis mil el valor de los pretendidos efectos robados a la Cía. el 5 de mayo de 1854; y la satisfacción la más amplia con toda la seguridad posible de buen comportamiento en adelante hacia los Estados Unidos y sus funcionarios públicos por el ultraje hecho al Sr. Borland.

Estas demandas se pusieron en conocimiento del público por medio de una intimación dirigida en 11 de julio por el Sr.

*Fabens a las pretendidas autoridades actual o anteriormente fungiendo en esta población y a su pueblo, — o bajo forma de proclamación a todos los que la vieren y firmada el día siguiente por el capitán Hollins y declarando solemnemente su propósito de proceder al bombardeo de la ciudad el 13 del mismo mes, a las 9 de la mañana, en caso de no satisfacerse sin demora a las demandas del Sr. J. W. Fabens.*

El vice-cónsul de S. M. B. protestó. Lo mismo hizo la casa A. de Barruel al entregar sus inventarios a los agentes americano e inglés.

El capitán Jolly de la goleta de guerra de S. M. B. "Bermuda" elevó también su solemne protesta a su colega de la "Cyane" alegando el estado indefenso de la población, ya que las fuerzas a su mando no le permitían proteger contra la "Cyane" los importantes intereses a su discreción de súbditos británicos y de otros.

El capitán Hollins le contestó inmediatamente expresándole su sincero sentimiento por la necesidad en que se creía de protestar contra la medida que su gobierno se veía obligado a infligir a una comunidad de piratas, asegurándole de todas sus simpatías por el riesgo de los súbditos británicos y sus propiedades y cuánta pena le causaba el que las fuerzas a su mando no fuesen dobles de las suyas.

Estas demandas, intimación y proclamación fueron completamente desatendidas.

El mismo día, el capitán Hollins mandó desembarcar unos soldados y marineros en uno de los vapores de la Cía. Invadieron a su cabeza la casa de policía. Tomaron las pocas armas que contenía. Un retrato de Su Majestad la Reina Victoria que se había puesto sobre un cañón, lo botaron, esos frenéticos, a sus pies, pisoteándolo e insultándolo con las más groseras injurias. Este mismo cuerpo de foragidos, los más ebrios, se dirigieron en seguida hacia la agencia comercial para sacar sus archivos y efectos. Algunos se esparcieron por las calles inmediatas y habiendo visto en el despacho de correos una bandera inglesa, la bajaron al suelo renovando en ella los mismos y más escandalosos insultos que en el retrato de la reina Victoria.

### III

Hasta ahora nadie creía que el capitán Hollins llevara a efecto sus amenazas.

El 13, por la mañana, un vapor de la Cía. se dirigió hacia la población para dar a los que de él quisieran aprovechar oportunidad de ampararse con sus efectos o mercancías.

Esto pasaba a las 7 y el bombardeo debía comenzar a las 9. Pocos aceptaron la oferta.

Antes de las 9, todos los habitantes habían abandonado sus casas, contando volver a ellas dentro de pocas horas después de algún o poco daño, retirándose en varias direcciones y a cierta distancia de la población.

El vice-cónsul inglés había mandado izar la bandera de su nación en su consulado y la mosquita en su acostumbrada asta.

En la residencia del cónsul de Hamburgo flotaba la de la ciudad libre y en cuatro de los principales grupos de sus establecimientos la tricolor francesa de la casa de A. de Barruel.

El bombardeo comenzó a las 9 y duró hasta las 2 con algunos intervalos, habiéndose arrojado sobre las casas con más o menos daño 209 balas o bombas.

Alguna esperanza se entretenía aun que no pasaría a más el castigo del capitán Hollins, cuando a las 4 de la tarde se vio bajar a tierra una compañía de 50 hombres de la corbeta con sus oficiales para consumir su obra de destrucción. Entraban los forajidos de casa en casa, tea en mano y depositaban en cada una en medio de orgías dignas de verdaderos salvajes, el suficiente combustible para su seguro incendio.

La conflagración no tardó en ser general. El espectáculo era horrendo y en pocas horas, un puñado de malvados, hijos de esa gran república, habían reducido a cenizas los intereses, fortuna y medios de subsistencia de 500 víctimas de las pasiones políticas de dos naciones grandes y de las calumnias de la Cía. de tránsito.

Durante el incendio, el vapor "Lee", de la Mala Real Inglesa, llegaba en el puerto. Sus oficiales se indignaron y hacia las 6 se retiró llevándose a remolque al "Bermuda", para dar cuanto antes cuenta de lo presenciado a las fuerzas navales de S. M. B. en Jamaica. El "Lee" cambió la ruta de su servicio. Llevó a su bordo a algunos de los infortunados vecinos.

El último acto del gran drama fue la arreada de la bandera mosquita con los obscenos insultos de la gavilla de incendiarios.

Pocas casas quedaron, por pura casualidad. Sirvieron después de abrigo común, mientras se pudieron levantar las provisionales y necesarias.

Consumado el crimen, veamos ahora de qué modo se ha reparado.

#### DE SUS CONSECUENCIAS

##### I

La más inmediata fue la ruina total con muy pocas excepciones de una población en decidida vía de prosperidad.

Además de ser el depósito principal del comercio de Nicaragua, sus propios establecimientos tenían muy reconocida importancia.

Así lo eran los de los nicaragienses, franceses, ingleses, españoles, alemanes, italianos, americanos y otros.

La pérdida mencionada no baja en valor real de cerca de un millón de pesos.

El doble inventario entregado por la casa de A. de Barruel, la víspera del bombardeo, ascendía a 167.000 pesos en mercancías, efectos y demás valores con las casas que formaban sus vastas propiedades.

El depósito de mercancías inglesas y otras en casa de los comisionistas del comercio de Nicaragua era muy considerable también. Sobre todo el de don Cleto Mayorga, de don Ramón Rivas y de don Juan Mesnier, además de sus intereses propios.

So pretexto de enfermedades propias a la insalubridad de un clima tropical y del mal estado del buque, la "Cyane" salió para Boston a los 6 días de su memorable hazaña.

A los pocos días de su partida, el bergantín de guerra de S. M. B. "Espiegle", llegó de Jamaica. Se dijo que para pedirle la cuenta a la "Cyane".

El vapor "Lee" regresó también anunciando la formación de una suscripción de los comerciantes de Kingston, en favor de los incendiados, cuyos objetos con algunas de las víctimas venían a bordo del buque de guerra.

A su nombre y en el de sus compatriotas, la casa A. de Barruel tomó los primeros y más activos pasos acerca de su gobierno. Los españoles le siguieron. El cónsul general inglés



les dio todo su apoyo para la transmisión de sus justas quejas ya sea al Gobierno de S. M. B., ya sea a sus respectivos gobiernos.

La noticia causó en los Estados Unidos una sensación muy profunda. La medida fue generalmente desaprobada, aunque en el fondo no dejaba de traslucir cierto aire de satisfacción por la actitud asumida en presencia de Inglaterra. La conciencia de la nación iba a callar ante su amor propio.

Muy distinta la indignación unánime que sublevó en toda Europa. Faltaban términos para calificar el abominable acto de maldad del Gobierno del Sr. Pierce. Sinceras eran las simpatías, aunque muy diversas las emociones.

Inglaterra, cuando más empeñada en duras pruebas de la Guerra de Crimea, ultrajada de la manera más insultante por su irreconciliable rival, tal era el espectáculo que ofrecía al mundo de su Protectorado Mosquito. Merced a sus propios esfuerzos y al crédito de que gozaba al exterior, la población pudo levantarse un poco, frustrándose así el perverso proyecto concebido por el Sr. Fabens y la Cía. de Tránsito.

Informado en Nueva York por la Cía. de la probabilidad del suceso, el Sr. Mac Ceren había fletado un buque con provisiones y maderas que vendió a precios los más arbitrarios, mientras pudieron los vecinos proveerse del interior y de los puertos inmediatos.

La Cía. de tránsito vendió también con precios no menos ventajosos.

En fin, por colmo de vergüenza, el capitán Smith volvió de N. York al servicio de la Cía. Permaneció algún tiempo en el país sin ser molestado, desafiando sí, imprudentemente, con su presencia, cuanto reclamaban la justicia y la moral.

## II

Por más abatido que se vea, natural es al corazón del hombre no faltarle la esperanza para sostenerle en los tropiezos de la vida.

Así se encontraban los habitantes de San Juan calculando sobre la inmediata protección de sus Gobiernos y la generosa indemnización por sus pérdidas. Los unos porque eran ingleses, los otros porque franceses o españoles, italianos y alemanes y todos sin excepción porque les debía cubrir el pabellón mosquito.

Muy lejos estaban, de consiguiente, de aguardar el nuevo, si no más atroz golpe que les preparaba el infame gobierno del general Pierce.

Su mensaje de 4 de diciembre 1854 al Congreso de la gran república puso el colmo a la medida. No le bastó al primer Magistrado la celebridad que le vale el incendio de San Juan, quiso aumentarla haciéndose su propio defensor con las armas más groseras de calumnias y mentiras. Calló el Congreso, limitándose a pedir los documentos relativos al asunto y se separó sin resolver ninguna disposición. La prensa se agitó de nuevo. Publicó algunos de los documentos de los exhibidos, entre ellos, el informe del capitán Hollins al Secretario de Marina.

El extenso manifiesto del general Pierce conmovió a Europa mucho más quizás que el acto mismo del incendio. La prensa entera se indignó de los vergonzosos alegatos del Presidente de los Estados Unidos. La voz de la justicia falló contra él. No se desfigura en vano la verdad y el que lo hace insulta a la sociedad.

Además, aislado el hecho, nadie se disimuló la significación del tono usado. Dirigiase a Europa para llamarse después Doctrina de Monroé.

Las infortunadas víctimas del incendiario Sr. Pierce se vieron en la obligación de contestarle con toda la fuerza que les daba su derecho y la perversidad del ataque.

Los incesantes pasos de los franceses acerca de su Gobierno directamente y por medio de su Ministro en Washington y del almirante de las Antillas junto con las proporciones inesperadas consiguientes al Mensaje del Presidente, llamaron y merecieron la atención del Gobierno, de tal manera que S. M. el Emperador ordenó el inmediato envío a San Juan de un buque nacional.

Ese buque, el "Acheron", su comandante Bonachristave, llegó a mediados de junio 1855. Su misión era de hacer una investigación minuciosa sobre las pérdidas de sus nacionales. A los ocho días de su permanencia, el capitán del Acheron dio cumplimiento a su misión, completándola con su extenso informe al Gobierno Imperial.

### III

La guerra civil iniciada en Nicaragua en mayo 1854 iba tomando proporciones imprevistas. Acosado por el otro, después

de vanos esfuerzos de reconciliación, uno de los partidos tuvo la debilidad de pensar en el elemento americano para seguir la lucha.

Las disposiciones personales del Ministro de la Unión, Wheeler, las pretensiones de la Cía. accesoria de tránsito y las aspiraciones de la nación americana en vista de la guerra de Europa facilitaron la inteligencia buscada. El héroe de Sonora apareció en Nicaragua. El 13 de octubre 1855 sorprendió a Granada en uno de los vapores de la Cía. Esta se pone a su entera discreción y conciben juntos la conquista, anexión o americanización de Centro América.

En San Juan, otro aventurero, con otras pretensiones, no menos extravagantes, hacía también su aparición. Lo era el coronel Kinney. Este reclamaba cuasi toda la Mosquitia, en virtud de pretendidos títulos de los Sres. Shepherd y Haly, títulos disputados y últimamente rechazados por Inglaterra y Nicaragua. El célebre Fabens era su digno socio y en altas regiones del gobierno americano tenía la proyectada expedición misteriosas conexiones. El coronel tejano se hizo Gobernador civil y militar de San Juan, mientras lo llegara a ser de sus vastos y soñados dominios. Su reinado duró poco, gracias a la energía personal del Sr. C. J. Martin, a nombre de la tranquilidad y seguridad de la población, pasándose sus adecuados a las filas de su rival en Granada.

Por medio del terror, logró William Walker imponer un tratado de paz y legitimar su situación en presencia del país. Triunfante el partido que le llamó, el Gobierno que resultó coadyuvó a sus primeras miras. Antes de su inauguración, el ministro Mateo Mayorga había sido fusilado, a pesar del amparo de la Legación de los Estados Unidos; después de su instalación, el general Corral le siguió de cerca, previo cargo de conspiración.

Bajo capa de engrandecimiento, se sucedían los decretos de colonización y otros similares. La inmigración de americanos afluía considerable de los puertos de la Unión. La Cía. del tránsito los conducía a su destinación.

Nicaragua se inquietó, Centro América se alarmó. Costa Rica dio el impulso de la guerra activa apareciendo primero en el campo de la lucha. Felices sus armas en Santa Rosa, fueron cruelmente experimentadas en Rivas. Aislados sus esfuerzos, perseguidos y aniquilado su ejército por el cólera, re-

gresó el resto a sus hogares para presenciar en menos de seis semanas, la muerte de 12 mil víctimas de la inexorable epidemia. La historia consignará el recuerdo de tan crueles sacrificios para justas causas, pagando el debido tributo de gratitud a la nación que los sufrió y a la memoria del digno al par que infortunado Don Juan Rafael Mora.

El titulado partido democrático pronuncióse luego contra W. Walker, mientras él se hacía Presidente de la República forjando votos imaginarios. El Ministro Wheeler le felicitaba y reconocía a nombre de su Gobierno mientras lo hacía directamente en Washington el general Pierce en la persona del padre Vigil. San Salvador, Guatemala y Honduras se preparaban al fin a la expulsión del enemigo común, a vista de sus edictos de confiscaciones, proscripciones, persecuciones y tropelías de toda clase y su declarado programa de americanización. Walker comprendió el peligro y no supo conjurarlo. La flor de su gente desaparecía en San Jacinto. En vano sus respectivos y activos ataques sobre Masaya. Le cercaban ya los aliados aunque fatalmente desunidos y cada cual con sus prevenciones particulares y las rencillas de sus jefes. Con todas las alternativas de una guerra bien caracterizada, Walker iba perdiendo más y más terreno precipitándose él mismo a fuerza de violencias y crímenes.

En salvaje desesperación y bajo funestos consejos ordenó el incendio de Granada de la manera que el presidente Pierce había verificado el de San Juan, tea en mano y casa por casa. Estrechado en los fosos de la incendiada Granada, después de un memorable sitio, digno de mejor causa, logra salvar el resto de su ejército uniéndose con el héroe de Guadalupe, el general Henningsen, y se retira a Rivas donde les siguen los aliados en número considerable. Costa Rica había vuelto a aparecer en la lid, dándole al conquistador el golpe de muerte con la toma de vapores de la Cía. de tránsito, mediante la audacia del americano Spencer. En vano los esfuerzos de Walker para desalojar a los costarricenses (¿del?) río. La intrepidez del coronel Cuntty con un puñado de valientes les hizo renunciar a tan necesario remedio. Ocupará una bella página en la historia de Centro América por haber frustrado tan incalculable evento como lo hubiera sido la junción de los invasores y la recuperación de la ruta de San Juan a Rivas. Dos meses y días duró el sitio de Rivas. Las diferentes fuerzas aliadas rivalizaron en sus conatos comunes, distinguiéndose de una manera prominentemente con sus generales Martínez, Chamorro, Cañas, Xatruch,

Zavala y Jerez. La desertión de las filas de Walker aumentaba cada día, lo mismo que el generoso perdón ofrecido y cumplido a los desertores.

La verdadera capitulación de Walker era inevitable, cuando la corbeta "Saint Mary" de los Estados Unidos, su capitán Davis, procedente de Panamá y sabedor del fracaso del Castillo, apareció en San Juan del Sur. Su comandante se puso en comunicación con los sitiadores y los sitiados, y ofreció su mediación para una capitulación que se firmó el 1.º de mayo de 1857. W. Walker y sus principales oficiales se embarcaron a bordo de la "Saint Mary" con los hombres de guerra legítima, merced a la intervención de un buque de guerra de la Unión, a la debilidad del General en Jefe y a pesar de la decidida oposición e indignación de los de Nicaragua y Honduras.

#### IV

Entre tanto, en Europa, la guerra de Crimea terminaba con la gloriosa toma de Sebastopol el 8 de setiembre de 1855, seguida por el Tratado de París de marzo 1856.

La prensa se ocupaba con atención de los sucesos de Nicaragua y al admirar la audacia de los americanos no dejaba de preocuparse del progreso de sus ideas.

El Gobierno inglés mandó a San Juan una flota de once buques de guerra, navío (sic), fragatas, corbetas y cañoneras, al mando de oficiales de mayor discreción. Esta flota llegó a San Juan a fines de julio de 1856. Presenció durante 11 meses la introducción a Nicaragua de los compañeros de Walker. Sufrió más de una vez los insultos los más rudos de sus jefes y vio realizarse bajo sus cañones la formación en Punta de Castilla de las expediciones contra los costarricenses. Asistió, en fin, de simple espectadora al primer ensayo de la doctrina de Monroe. Es verdad que el pabellón mosquito flotaba en San Juan y que nadie le tocó, pero, armas al hombro y tambor batiente, desfilaban bajo las baterías de la protectora flota los soldados del "*Destino manifiesto*". Punta de Castilla arrendada en 12 de junio de 1851 por un vice-cónsul de S. M. B., se había convertido en taller para la americanización de Centro América.

La cuestión del bombardeo había disminuído de interés. En junio de 1856, el Sr. Felipe A. de Barruel, Jefe de la casa A. de Barruel, ofreció ir a Europa en defensa de los derechos de

las víctimas. Partió en julio con especial y oficial delegación de sus compatriotas. A su llegada y durante su permanencia expuso con ardor y admirable desprendimiento toda la verdad de los hechos. En toda Europa las importantes y continuas publicaciones del activo Delegado de los franceses llegaron a ganarle todas las simpatías. Las honorables Cámaras de Comercio de las principales ciudades de Francia le prestaron el más pronunciado apoyo para solicitar la protección de S. M. el Emperador en favor de las víctimas de tan inaudito crimen.

En efecto, el 13 de enero de 1857, el honorable Ministro de Francia en Washington, el Sr. Conde de Sartiges inició su primera reclamación, en términos dignos de la causa y del poderoso gobierno que la defendía.

El 26 de febrero, el señor Secretario de Relaciones Exteriores de la Unión, el Sr. W. L. Marcy contestó en largo despacho negando todo derecho bajo cualquier título a reclamación e indemnización alguna. Su comunicación era una reproducción aun más extensa del mensaje del Presidente Pierce. Comparaba el bombardeo de San Juan al de Amers, al de Copenhague y al de Cantón y decía que habiéndose los reclamantes franceses así como los demás súbditos de otras nacionalidades establecido entre una comarca de piratas, debían correr el riesgo de su situación y reclamar a la tribu soberana de Mosquitos por daños recibidos.

El Sr. Marcy repudiaba tal vez u olvidaba que el capitán Hollins en su relación al Secretario de Marina fechada 16 de julio de 1854 decía en estas precisas palabras: "He dado órdenes para no destruir, si fuera posible, las propiedades del súbdito francés, el Sr. A. de Barruel, pues supe que había protestado y se había abstenido en cuanto le había sido posible de cooperar con la gente del pueblo o con las pretendidas autoridades de San Juan". Siquiera para esta excepcionada casa debía admitir la responsabilidad a reclamación e indemnización. ¡Pero, de qué sirve el derecho, cuando uno es poderoso y quiere eludirlo!

Los Congresos de 1855 y 1856 se reunieron y separaron como el de 1854, sin cuidarse de rehabilitar el honor de la Nación.

Electo en noviembre 1856, el Sr. James Buchanan inauguraba su período en marzo 1857. El General Cass iba a reemplazar al señor Marcy, quien, al retirarse, era muy lógico que disparara contra San Juan la última flecha del Parto.

## V

Nada podía haber servido mejor la política . . . . de Lord Palmerston, altanero con el débil, arrastrado con el fuerte.

Con motivo del impulso dado a la cuestión por el Delegado de los franceses, de la benévola protección acordada por el Emperador Napoleón, de la reclamación iniciada por el Ministro de Francia y de la inaudita respuesta de uno de los cómplices del crimen, llegó por fin el día que tan delicado asunto fuese pública y oficialmente discutido en Inglaterra.

En la sesión del Parlamento del 18 de junio de 1857, los siguientes debates tuvieron lugar: Lord Hamilton interpelló dignamente al Gobierno de S.M.B. inquiriendo qué pasos había tomado para obtener reparación de pérdidas causadas a súbditos británicos en el bombardeo de San Juan. Lord Palmerston se sirvió caracterizar el procedimiento de muy cruel y muy violento, haciendo poco crédito al Gobierno que lo ordenó o al oficial que lo ejecutó. Pero, que en cuanto a derecho internacional, la clase del Protectorado Mosquito no justificaba derecho ninguno de parte de súbditos británicos a esperar que su Gobierno reclamara del de los Estados Unidos por daños sufridos en el ataque contra esa ciudad. Tal era el dictamen sometido a la Corona y lo creía justo. Lord Loraine acusó al Gobierno de carecer en este caso de una energía de que se hacía uso contra estados pequeños y débiles. Mr. Roebuck dijo que Greytown se había poblado bajo la protección de Inglaterra y no cabía ejemplo de mayor humillación ante el fuerte. No sólo era cruel, pero infame el procedimiento del Gobierno de los Estados Unidos y no se hubiera oído otra cosa en todas las bocas, si en vez de San Juan hubieran sido China y el Brasil el lugar de la escena. Mr. Boetinc opinó que los procedimientos del Gobierno de S.M. en relación a los atentados del de los Estados Unidos conducen más bien a hostilidades que a evitarlas. El Fiscal General dijo que los consejeros legales de la Corona habían llegado con harta sentimiento a la conclusión que no podía reclamar del Gobierno de los Estados Unidos, siendo el Gobierno de Francia del mismo parecer. El Sr. Disraeli no consideró fundadas las observaciones de Lord Palmerston. Rechazó su exposición sobre derecho internacional. Insistió que Francia había pedido reparación y que habiendo mucha diferencia entre la condición de las víctimas francesas e inglesas esperaba una próxima reparación. En fin, Lord Russell coronó la obra declarando que el Gobierno no podía haber hecho más que consultar el caso con sus consejeros legales, cuya opinión era que el Go-

bierno de S. M. Británica no tenía derecho de pedir satisfacción y reparación al de los Estados Unidos.

Hecha a la faz del mundo, esta declaración del Primer Ministro de la Gran Bretaña, a pesar de su Protectorado Mosquito, a pesar del insulto directo que recibió de los Estados Unidos, a pesar en fin del derecho sagrado de inocentes víctimas, ¡qué hombre imparcial de cualquier país no condenará como lo merece el acto tan escandaloso de los nobles lores, del ilustrado Gobierno de Su Majestad Británica!

## VI

Como los anteriores, el Congreso de 1857 pasó sin ninguna resolución.

A fines de ese mismo año, el Delegado de los franceses, después de una ausencia de 18 meses, a sus propias costas, volvió de su misión y aunque sin el resultado que debía esperarse, al menos con la satisfacción de haber puesto todos los medios a su alcance y con la esperanza que S.M. el Emperador Napoleón III no olvidaría nunca los derechos de las víctimas a su tan eminente justicia.

El incorregible Walker invadía por segunda vez a Nicaragua, desembarcando siempre en Punta de Castilla, a vista de una corbeta de guerra de los Estados Unidos, la "Saratoga". No pasaron sus hazañas de depredaciones en el Castillo y río. El comodoro Paulding de la marina federal le capturó y remitió a los Estados Unidos, donde tuvo libertad de emprender tercera expedición para ser engañosamente entregado por un comandante de buque de guerra de S.M.B. a las autoridades del estado invadido, donde expió todos sus atentados.

El coronel tejano reapareció también a principios de 1858. Sorprendió a mano armada las autoridades municipales de la población. Como de costumbre no faltó un buque de guerra de los Estados Unidos, el "Jamestown" con su capitán Kennedy. La gavilla, sin autorización ninguna, pretendía tomar posesión de San Juan a nombre de Nicaragua, bajando la bandera mosquita e izando la nicaragüense. El capitán Kennedy los sostuvo abiertamente y se preparaba a hacerlo con las fuerzas de su corbeta, cuando él y la turba tuvieron que ceder ante la energía y la actitud resuelta del Corregidor, don Julio Wolff, del vice-cónsul inglés Mr. George Paton y del Diputado Consular interín don Felipe A. de Barruel. Los conquistadores se



rindieron a discreción y fueron expulsados a Colón, a excepción de algunos por consideraciones particulares, como el Sr. Bell, cuando apareció nombrado agente comercial de los Estados Unidos.

Cansados muchos vecinos de verse pasar tantos congresos y sin acción tantos gobiernos poderosos, se determinaron a formar una Comisión y delegar dos de los suyos para representar sus derechos ante el Congreso, los venideros de los Estados Unidos. En 27 de octubre de 1858, se dirigió desde San Juan al que iba abrir sus próximas sesiones. En enero 1859 lo hicieron en Washington los delegados, Sres. S. S. Wood y W. P. Kirkland. Nada consiguieron en esa sesión. En 1.º de febrero de 1860, los mismos Delegados reiteraron sus reclamaciones ante el Congreso de esa época y el 30 de marzo, el señor E. Joy Morris del Comité de Relaciones Exteriores sometió su dictamen No. 281, recomendando la institución de una Comisión para investigar todo lo concerniente al suceso.

Confiado en la justicia de sus derechos y en la alta protección del Emperador Napoleón III, la casa A. de Barruel se ha abstenido de participar a los actos de esa Comisión.

Desde entonces la Guerra Civil ha estallado en los Estados Unidos y nada se ha vuelto a hacer o decir sobre el asunto.

Sin embargo, el general Cass halló bastante derecho y no lo extrañó ningún Congreso para entablar reclamaciones contra el Gobierno de Costa Rica por pretendidos daños a ciudadanos americanos durante la Guerra Nacional de Centroamérica contra sus inicuos invasores. El Gobierno de los Estados Unidos reclamaba cerca de dos millones de pesos. El de Costa Rica no se desalentó. La reclamación se sometió a una comisión mixta. Se designó al tercero cuyo fallo reconoció la infimísima suma de *veinte y cinco mil pesos!!*

Otras aun más extravagantes de muchos más millones se habían iniciado también contra el Gobierno de Nicaragua, pero luego se retiraron.

## VII

El viaje a Europa del Delegado de los franceses y su activa correspondencia antes de hacerlo habían llamado la atención de distinguidos publicistas sobre Nicaragua y su Istmo. Uno de ellos, el Sr. Félix Belly estrechó sus relaciones con el Sr. F. A. de Barruel y acogió con entusiasmo el pensamiento del canal interoceánico. En días aciagos, un Príncipe lo había meditado

con la profundidad de su genio, y a no ser hoy día Emperador de los franceses, quizás habría tenido la gloria de la apertura de la gran comunicación interoceánica, la que añadirá tal vez a las muchas y muy grandes que ha adquirido en caso no lo puedan los actuales concesionarios. El Sr. Belly maduró su proyecto hasta realizar su primer paso en Costa Rica y Nicaragua al obtener de los Presidentes Mora y Martínez la grandiosa Convención de Rivas, que dio lugar a vivas reclamaciones del General Cass. Se ratificó con sensibles modificaciones en abril 1859. Mientras tanto una expedición de 50 personas, ingenieros, empleados diversos y obreros llegó a Nicaragua en marzo del mismo año de 1860. Practicó en el río y diferentes partes del Istmo los estudios preparatorios. Agotados sus recursos y bastante comprometido su único apoyo en Nicaragua, tuvo que retirarse ese personal, dejando numerosos acreedores. Estos obtuvieron voluntaria primero y después cesión legal de la Convención de Rivas en manos del Sr. Eduardo Loos y sus socios. Lo disputa el Sr. Belly, mientras que medio reconocida su existencia por el Gobierno de Nicaragua es cuasi desconocida por el de Costa Rica.

Ingrato con la primera Cía. de Tránsito, para conseguir mayores recursos en sus gravísimos apuros, W. Walker había anulado sus privilegios apropiándose su material. De consiguiente su propia ruina lo fue también de la Cía. y ésta desapareció junto con él. En 1860, el Gobierno de Nicaragua concedió nuevo Contrato extinguiendo reclamaciones anteriores. La Compañía no cumplió sus obligaciones, el Gobierno de Nicaragua se vio en la necesidad de cumplir con las suyas declarando claudicado el contrato y embargando todo el material. Los esfuerzos hechos merecían cierta consideración. Después de una correspondencia cambiada con el Gobierno de los Estados Unidos, salió victorioso el buen derecho de Nicaragua. Un nuevo contrato se firmó entre su Representante y la Cía. y en febrero del presente año fue ratificado por el Congreso sin modificación alguna. Hasta ahora la Cía. ha cumplido todos sus compromisos. Es de esperar que así siga y que, legítimo su propósito, obtenga en la explotación inteligente de su empresa el lucro que no puede faltarle una vez que haya reparado en la bahía el inmenso daño de sus anteriores, en la persona del inolvidable Sr. J. N. Scott.

En presencia del tránsito y del Canal, un nuevo proyecto ha llamado la atención del país. Es el del ferrocarril del Capitán B. C. Pim. Por ahora no es posible decir hasta que punto sea realizable por no haberse practicado los completos estudios

que a hombres competentes permiten pronunciarlo así y no haber penetrado nadie en muchas partes de la ruta contemplada. Exigente hasta el extremo de haber incurrido en cualquier otro país, el suyo más que ninguno, (en) la negativa más pronunciada, el ardiente Capitán de la Marina Real de S. M. Británica obtuvo, sin embargo, en las últimas sesiones del Congreso, un muy disputado contrato que a penas formado, su enérgica actividad y la equidad del General Martínez salvaron solas de muerte segura. No muy ventajoso el Contrato, no cabe duda que llegará á serlo una vez que el Gobierno y el país tengan absoluta convicción de la seriedad de la empresa y de no correr ningún riesgo la dignidad, la soberanía y la independencia de la Nación.

A principios de 1860, el gobierno inglés celebró con el de Nicaragua un tratado para la devolución del puerto de San Juan y derechos al territorio Mosquito, mediante ciertas condiciones contenidas en la Convención de Managua. La República de Nicaragua tomó posesión de su propiedad el 1.º de Enero de 1861, después de 13 años de ocupación Mosquita. El Gobierno dictó medidas muy liberales. La población ha tenido varias oportunidades de manifestar su satisfacción sobre el acierto de S.E. el General Martínez al nombrar al Sr. don Ramón Sáenz como Gobernador Intendente con el régimen provechosamente observado y sancionado por 3 años y medio de práctica. La administración inteligente del digno empleado de Nicaragua, su aptitud a satisfacer todas las exigencias, á conciliar todas las quejas le han merecido las simpatías generales se han unánimes de los habitantes sensatos. Nada halló, todo lo creó: principio de autoridad, respeto de todos a la ley, la adopción del idioma español en todos los ramos de la administración, observancia de los tratados, expedición en los trámites judiciales, establecimientos públicos de bastante importancia, protección a la industria y comercio y libertad racional con orden y garantías. Graves cuestiones se han suscitado, serias dificultades se han presentado, arduas misiones se le han encomendado, todo lo ha arreglado, todo lo ha conciliado y todo lo ha desempeñado, por su parte a satisfacción general, sin sacrificio ninguno a los intereses, dignidad y soberanía del país. Admirables resultados cuando no cuenta uno más que con la fuerza moral representada por tres agentes de policía en una población de 6 ó 700 individuos de diferentes razas, nacionalidades, costumbres y creencias. Es verdad que le sostuvo su propio Gobierno y que cada día se ha ganado más y más el aprecio de todos los vecinos. A la vista están los hechos para todo el que quiera ver.

## VIII

En reñidas elecciones, el Sr. Abraham Lincoln fue llamado a la presidencia de la Nación.

De vez en cuando, el honorable Sr. Buchanan invitaba sus conciudadanos á rogaciones públicas para pedir al Todopoderoso perdón de sus crímenes nacionales y particulares. Lo mismo ha hecho el honorable Sr. Lincoln. Dios quiera que, en su fervor, los honorables presidentes, los honorables ministros y los ciudadanos libres de la gran República, no hayan omitido el de San Juan, y que con sincera contrición de repararlos cuanto antes, pueda esto contribuir al restablecimiento de la paz, como premio de un deber cumplido. Amén.

San Juan del Norte,

República de Nicaragua,

Julio 13 de 1864.

décimo aniversario del bombardeo

ANTONINO DE BARRUEL