

## CAPITULO VII

### La creciente importancia de Nicaragua

No sólo a Byron Cole interesó Nicaragua vivamente en aquellos días . Desde el tratado de Guadalupe Hidalgo, suscrito en 1848 como queda anotado, la América Central venía absorbiendo cada vez más la atención de Estados Unidos. Habiéndose apenas firmado el tratado de paz se descubrió oro en California y esta parte del recién adquirido territorio fue en seguida objeto de tan rápido desarrollo que creó un nuevo problema al gobierno americano. A fin de apuntalar la integridad nacional hacía se necesario mantener una ininterrumpida línea de comunicaciones entre sectores geográficamente complementivos de Estados Unidos; cosa harto difícil por cierto en lo tocante a California en aquellos primeros años de la década de 1850. La vasta extensión de tierras baldías desplegada entre los estados del Este y la vertiente del Pacífico dividían más bien que unía a esas dos secciones del país. El largo y tedioso viaje a través de las praderas o alrededor del Cabo de Hornos —hasta allá en el extremo meridional de la América del Sur— entrañaba además grandes peligros. Así fue que, en busca de una ruta mejor, la atención de los norteamericanos cayó sobre el istmo centroamericano. Ofrecía éste dos vías de posible y rápida comunicación: a través del istmo de Panamá la una, y por Nicaragua la otra. Pronto el dinamismo norteamericano se hizo sentir en una y otra parte. En Panamá se comenzó a construir una línea férrea de conexión entre los puertos del Atlántico y del Pacífico; en Nicaragua se proyectó la construcción de un canal, pero, al darse cuenta de que esto no podía hacerse de inmediato, se planeó el establecimiento de una

línea de vapores que navegando el Río San Juan y el Lago de Nicaragua llevara a los pasajeros por agua a través del istmo con la excepción de un trayecto de doce millas por tierra. Ambas rutas tuvieron buena acogida, y de las minas de oro californianas iban y venían correntadas de gente dinámica y desaprensiva. Muchos de los que atravesaban el territorio nicaragüense caían bajo el embrujo de su lujuriente vegetación y mágicos paisajes, y no podían dejar de observar el ínfimo provecho que sus habitantes obtenían de los pródigos dones de la naturaleza. Para su población mestiza no tenían los americanos más que desprecio, y especialmente los que regresaban de California donde habían aprendido a hacer ascos de todo "grasiento". En muchos casos, esa reacción no sólo nacía de un simple prejuicio racial, sino también de que como las perennes revoluciones hispanoamericanas causaban muchos trastornos a los pasajeros en tránsito, éstos deseaban que Estados Unidos interpusiera su mano fuerte para implantar la ley y el orden en el istmo. De que tarde o temprano esto tendría que suceder, ningún americano de entonces lo dudaba, pues en esos días la creencia en el "destino manifiesto" de Estados Unidos era más firme y el hambre de tierras de su gente más canina que nunca. En los últimos cincuenta años habían devorado todas las tierras situadas al Oeste del Misisipí, y con el comer se les había hecho más voraz el apetito.

Pero también otra hambrienta potencia se alertó al ver el creciente interés de Estados Unidos en la América Central. Sagaces estadistas ingleses previeron que de la guerra con México, Estados Unidos tapiscaría nuevos y extensos territorios de la costa del Pacífico, y que si Estados Unidos obtenía rápida y fácil comunicación entre el Este y el Oeste, la hegemonía americana se impondría en aquel océano. Temerosa de perder la supremacía comercial en el Oriente, Gran Bretaña comenzó a poner toda clase de obstáculos a la comunicación interoceánica de Estados Unidos. En esa época la única factible ruta canalera parecía ser a través de Nicaragua sirviéndose del Río San Juan y del Lago de Nicaragua. En

vista de ello, el 17 de febrero de 1848 Gran Bretaña resolvió apoderarse del puerto de San Juan del Norte que domina la desembocadura del río, alegando estar el puerto comprendido dentro de los límites territoriales de la Costa Mosquitia, protectorado británico. La manera de cómo la Gran Bretaña logró intrusarse allí se dará a conocer más adelante. Sabíase que el territorio nicaragüense llamado de la Mosquitia se extendía desde Cabo de Gracias a Dios bajando por el Sur hasta Bluefields, de modo que el pretender extenderlo hasta la desembocadura del Río San Juan fue considerado en Estados Unidos como un peregrino pretexto para evitar que este país construyera el canal. No otra explicación podía tener la actitud inglesa, pues si olvidamos su situación geográfica, el pobladito de San Juan del Norte era uno de los más tristes lugares del mundo. Los viajeros de entonces lo describen como un caserío de cincuenta o sesenta ranchos pajizos con una población de aproximadamente trescientos habitantes de toda la gama pigmentaria, pero sobre todo de negros jamaicanos, con unos cuantos criollos nicaragüenses y uno que otro europeo. Algunos eran fugitivos de la justicia, y contábanse con los dedos los propietarios de algo, o que tuvieran medios de vida conocidos. La sola importancia del lugar consistía en ser el único puerto del Atlántico, y también el único punto de su costa oriental apropiado para ser puerto terminal de un futuro canal. (1).

Ante los ojos de los americanos la ocupación de este puerto era una evidente violación de la Doctrina Monroe, y fue causa de largas negociaciones diplomáticas que terminaron de manera temporal en 1850 con la firma del tratado Clayton-Bulwer. Comprometíanse en él ambas potencias a unirse para construir un canal a través de Nicaragua, sobre el cual ninguna de las dos ejercería control exclusivo, y más todavía:

(1) **Nicaragua, sus Gentes y Paisajes**, Págs. 33 - 6, por E. G. Squier. (Editorial EDUCA, San José, Costa Rica, 1970); **British States Papers**, XLVI., 868. Laurence Oliphant, viajero y periodista inglés, dejó su impresión contemporánea escribiendo esto: "Por grande que sea la experiencia del viajero en cuanto a pueblitos morriñosos, San Juan del Norte perdurará en la memoria como uno de sus más sombríos y melancólicos recuerdos". **Patriots and Filibusters**, Pág. 191. (Edinburgo, 1860).

ni Estados Unidos ni Gran Bretaña asumirían ni tampoco ejercerían dominio sobre ninguna parte de la América Central. Sin embargo, pocos días antes del cambio de ratificaciones, Sir Henry Bulwer notificó a Mr. Clayton, Secretario de Estado de Estados Unidos, que, según su criterio, el tratado no obligaba a Gran Bretaña al renunciamiento de ninguna de sus actuales dependencias territoriales. Clayton aceptó esa interpretación, y Gran Bretaña no sólo creyó conveniente mantener su protectorado sobre la Costa Mosquitia sino también su arbitraria demarcación de los límites territoriales de esta región. San Juan del Norte fue rebautizado Greytown (+) y declarado puerto libre; alegaba su independencia basándose en una concesión de tierras otorgada por el rey miskito. Su plan de arbitrios municipal, derechos de portazgo, y aranceles aduaneros los establecían el alcalde y los concejales, simples criaturas del cónsul inglés todas ellas. (1). Este era prácticamente un dictador allí.

En 1851 este libre, soberano e independiente "Estado de Greytown" quiso cobrar derecho de portazgo a los vapores de la Compañía Accesoria del Tránsito, corporación que llevaba pasajeros y carga entre los puertos del Atlántico y del Pacífico de Estados Unidos por la vía de Nicaragua. Cierta vez, al rehusarse la compañía a pagar, un barco de guerra británico hizo fuego sobre el **Prometheus**, uno de sus vapores. Frente al puerto, en una bajura arenosa llamada Punta de Castilla (y también Punta Arenas) la compañía había construido casas para sus empleados, así como muelles, tiendas y bodegas para abastecer a sus vapores y proveer a los pasajeros de todo lo que pudiesen necesitar. El municipio del puerto protestó alegando que ese terreno estaba comprendido dentro de sus límites, y que la ciudadanía pedía fuesen las tiendas trasladadas a San Juan del Norte (Greytown, se empeñaban en decir) para poder comerciar

(+) A San Juan del Norte le pusieron los ingleses Greytown en honor de Sir Charles Grey, Gobernador de Jamaica, por orden del rey de Inglaterra, el 8 de diciembre de 1847, y con este nombre figuró durante medio siglo en libros y mapas ingleses y norteamericanos. (N. del T.).

(1) Senate Ex. Doc., 8, 33 Cong., 1 Sess., *American Whig Review*, V. 191.

ellos también con los pasajeros en tránsito. La compañía no hizo caso. Entonces una turba cruzó la bahía y destruyó parte de la propiedad americana, y además rompió y pisoteó la bandera de Estados Unidos. Después de este incidente San Juan del Norte fue boicoteado por todo individuo relacionado con la Compañía del Tránsito, (1) lo cual no hizo otra cosa que empeorar la situación. El 3 de febrero de 1853 el municipio ordenó a la compañía demoler en el término de cinco días ciertos edificios recién construidos por ella, y desocupar ese trecho, puesto que, decía, era propiedad del puerto y lo necesitaba. Como antes, la compañía desoyó la orden y pidió protección a un barco de guerra americano surto en la bahía. Las autoridades porteñas enviaron un bote con gente armada para hacer cumplir las órdenes del municipio; pero al desembarcar se encontraron con que había marinos americanos resguardando la propiedad. De ahí en adelante los americanos que bajaban al puerto eran objeto de insultos y ataques de la chusma. (2). Y las cosas empeoraron día a día. El 15 de mayo de 1854 empleados de la compañía persiguieron a través de la bahía a unos rateros sorprendidos infraganti saqueando las bodegas, y lograron coger a uno en el momento de pisar la costa del puertecito. Un grupo de porteños armados corrió a rescatarlo haciendo huir a los perseguidores. Al día siguiente una partida armada de aquéllos cruzó la bahía de San Juan del Norte, prendió al empleado que había intentado arrestar al ladrón, y se lo llevó preso. El representante de la compañía Joseph Scott, se fue detrás del grupo con el fin de servir de fiador a su empleado, pero él también quedó detenido.

El 16 de mayo bajaba por el San Juan el vapor de río **Routh** trayendo a bordo a Mr. Solon Borland, el ministro americano. En este viaje, el capitán del barco, un tal Smith, tuvo un altercado con un negro y lo mató de un tiro. Al llegar a Punta de Castilla el **Routh** se apareó al vapor oceánico **Northern Light** para transbordar sus pasajeros, y estando en

(1) *British State Papers*, XLIII., 207.

(2) *British State Papers*, XLVII. Págs. 1006 y siguientes.

esta operación arribó un bongo con treinta negros jamaicanos y un jefe de policía quien dijo llegaba en misión de arrestar al capitán. Este se armó de un revólver y se dispuso a pelear. Apareció en eso el Ministro Borland quien hizo saber a los negros que el gobierno de Estados Unidos nunca había reconocido derecho a las autoridades de San Juan del Norte para arrestar a ciudadanos americanos, y les ordenó retirarse. Algunos negros quisieron abordar el barco esgrimiendo sus armas, pero Borland, empuñando un revólver desde la barandilla les dijo que el que abordara el barco se moría. Su actitud surtió el efecto deseado, y el bongo se volvió a San Juan del Norte. Esa noche bajó Borland en un bote de remos a visitar al agente comercial de Estados Unidos en San Juan del Norte, Joseph W. Fabens. Estando de visita una turba rodeó la casa, y su líder, un negro, declaró que llegaba a arrestar al ministro americano. Borland quiso hablarles pero le lanzaron un botellazo cortándole la cara. Le tuvieron encorralado en la casa toda la noche, y cuando en la mañana unos hombres del **Northern Light** llegaron en botes a rescatarlo, fueron recibidos a tiros y no los dejaron desembarcar. En la mañana siguiente los negros se habían calmado y permitieron a Borland volver al barco; de regreso en Estados Unidos expuso el caso ante el Secretario de Estado Mr. Marcy.

El Secretario tomó cartas en el peliagudo asunto. Al día siguiente del ataque a Borland todos los funcionarios de San Juan del Norte renunciaron a sus cargos, quedando el puerto con una municipalidad que lo era casi sólo de nombre. No había allí autoridades de quienes obtener reparaciones ni que pudieran castigar a los culpables del ultraje. Y hasta algunos cabecillas, sacudiéndose las moscas, huyeron a Jamaica. La corbeta de guerra **Cyane**, al mando del Capitán George H. Hollins, fue enviada a San Juan del Norte a pedir satisfacciones. Las instrucciones que llevaba Hollins eran necesariamente un tanto ambiguas; debía consultar antes con el agente comercial Fabens para enterarse objetivamente del suceso; convenía hacer ver a esa gente que Estados

Unidos no se encogerían de hombros ante la indignidad cometida, pero también era de desearse que se les escarmen-tara sin tener que destruir la propiedad ni suprimir vidas. El Departamento de Estado, sin embargo, dejaba todo a la prudencia y buen juicio de Hollins.

Fabens recibió entre tanto despachos del Departamento de Estado ordenándole hacer saber al pueblo de San Juan del Norte que el gobierno americano exigía la restitución o pago de la propiedad robada, y que en adelante debía dar protección a la Compañía Accesoría del Tránsito. En vista de que en el puerto no había un gobierno responsable, el 24 de junio el agente comercial americano publicó una advertencia. "A quienes ahora pretenden y recientemente pretendían ejercer autoridad en San Juan del Norte". El 11 de julio, después de consultar con Hollins que acababa de llegar, repitió la advertencia al pueblo y añadió que debían darse disculpas a Hollins así como suficientes garantías de futuro respeto a Estados Unidos y a sus representantes. Por toda contestación a las demandas de Fabens sólo se oyeron insolentes réplicas de unos cuantos sujetos. Estaba surto en el puerto el barco de guerra inglés **Bermuda**, lo que en opinión de los porteños era suficiente garantía contra vejámenes de un oficial americano. Poca duda queda de que el conflicto fue instigado por el cónsul británico y los omnipresentes oficiales navales.

A Hollins no le quedaba más que tomar uno de estos tres caminos: primero, callar y tragarse los insultos; segundo, zarpar sin haber cumplido su misión; y, tercero, cañonear al poblado. Este último parecía ser el único que debía tomar para que la dignidad de su patria no sufriera mengua. Así pues, el 12 de julio por la mañana intimó a los porteños que si en veinticuatro horas no se cumplían las demandas de Fabens cañonearía el puerto. El vice-cónsul británico y el Teniente de Navío Jolly, del **Bermuda**, protestaron; este último manifestó que "siendo la fuerza bajo mi mando totalmente inadecuada para oponérsela al buque de guerra

**Cyane**, no puedo más que dejar constancia de mi protesta''. Hollins respondió que lamentaba ''muy de veras que la fuerza de que usted dispone no sea el doble de la del **Cyane**''. Al amanecer del siguiente día Hollins envió un vapor a evacuar del puerto a todo aquel que quisiera salir, y a las nueve de la mañana comenzó el cañoneo. A las cuatro de la tarde desembarcó una fuerza a completar la destrucción arrasando con las llamas lo que aún quedaba en pie. Prácticamente todo lo de ese desdichado lugar fue destruido; sólo una casa respetaron los cañones y las llamas: la de un francés que había protestado por las fechorías de los porteños. Pero no hubo pérdidas de vidas. (1). Fue un deplorable espectáculo el ver a una gran república volarle metralla a los miserables ranchos de esos delincuentes, en tanto que los verdaderos ofensores de su dignidad observaban plácidamente sentados bajo los protectores pliegues del pabellón militar de la Gran Bretaña. Fue un castigo que sufrió también mucha gente inocente; pagaron justos por pecadores. Más justiciero hubiera sido volver los cañones del **Cyane** sobre los instigadores de todo eso.

La Gran Bretaña mantuvo hasta 1894 su reclamo de protectorado legal sobre la Costa Mosquitia. (2). Los hechos relacionados con este caso han sido descritos con todos sus detalles a fin de dar a conocer la causa de la antipatía que el pueblo americano demostró ante la agresión británica a la América Central. Esta animosidad contra Inglaterra se reflejó en la actitud que muchos norteamericanos tomaron al aparecer Walker en el escenario nicaragüense. Cuando él llegó a ese país los hechos acabados de narrar estaban aún frescos en la memoria de aquellos hombres, de suerte que cualquier movimiento tendiente a refrenar las pretensiones de Gran Bretaña en el istmo tenía que encontrar cierto apoyo en todo Estados Unidos.

(1) **British State Papers**, XLVI., Págs. 859 - 88.

(2) Para estudiar la controversia entre la Gran Bretaña y Estados Unidos, véase **History of the Clayton-Bulwer Treaty**, por I. B. Travis, (Ann Arbor, 1900); y **Nicaragua Canal and the Monroe Doctrine**, por E. M. Keasby (Nueva York, 1896).



A pesar de la intriga y la arrogancia inglesas, la influencia americana en Nicaragua no era pequeña que se diga. Fue, no obstante, la dinámica del capitalismo americano, no la diplomacia, la que se impuso. Se ha señalado la importancia que Nicaragua adquirió ante los ojos de Estados Unidos como consecuencia de la guerra México-americana y del descubrimiento de las minas de oro en California. Con la primera avalancha de aventureros hacia los campos auríferos el tema de un canal interoceánico despertó gran interés. El principal promotor del proyecto canalero fue Cornelius Vanderbilt, el más grande capitán de industrias de aquellos tiempos. La compañía de vapores americana Pacific Mail Steamship Company tenía por entonces el monopolio del servicio de transporte del correo, carga y pasajeros a través del istmo, enviando a sus vapores de Nueva York a Colón (+) y desde Panamá a San Francisco. Habíase organizado en 1850 una compañía para construir una vía férrea a través del istmo de Panamá, la que después de enormes gastos y pérdida de vidas quedó terminada en 1855. Mientras funcionaba la compañía de Panamá, Vanderbilt y sus socios trabajaban arduamente en los planes de establecer una ruta rival a través de Nicaragua. En 1849 él, Joseph L. White y Nathaniel J. Wolfe organizaron la American Atlantic and Pacific Ship Canal Company, la que firmó contrato con el gobierno de Nicaragua conforme al cual obtenía esa compañía derecho de tránsito a través del territorio nicaragüense, y el derecho exclusivo para construir el canal interoceánico. En 1850 Vanderbilt viajó a Inglaterra en busca de cooperación económica para financiar la obra; los capitalistas ingleses aceptaron en principio, pero pidieron que antes se hicieran estudios más completos que probasen su viabilidad. Realizados éstos se llegó a la conclusión de que era impracticable porque las aguas del Lago de Nicaragua eran insuficientes para una obra de tal envergadura. Se vio entonces

(+) Dábasele a este puerto en esos días el nombre de Aspinwall, en honor a uno de los ingenieros americanos William H. Aspinwall —fundador de la Pacific Mail Steamship Company— que construyeron allí la vía férrea transístmica. Este puerto fue originalmente Navy Bay, después se llamó Aspinwall y por último Colón (N. del T.).

que los cálculos estaban errados. Abandonáronse por consiguiente los planes del canal, pero Vanderbilt y sus socios americanos obtuvieron una nueva contrata a favor de otra corporación que se llamó Compañía Accesoria del Tránsito; fue ésta "un injerto en el tronco" de la American Atlantic and Pacific Ship Canal Company. La Compañía Accesoria del Tránsito obtuvo derecho de vía para cruzar el país de un océano al otro y el monopolio de navegar en vapor las aguas interiores de Nicaragua. Vanderbilt era presidente de la compañía y comenzó a hacerle fuerte competencia a la empresa naviera de Panamá. A poco de haber regresado de Inglaterra salió para Nicaragua, en donde durante varias semanas estuvo dirigiendo los sondeos del Río San Juan y del lago; este trabajo demostró que era perfectamente posible establecer una ruta para vapores desde San Juan del Norte a la ribera occidental del Lago de Nicaragua. Había él planeado primero hacer de El Realejo el puerto terminal del Pacífico, pero encontró en un lugar más conveniente un puerto que teniendo entonces otro nombre pasó a ser conocido como San Juan del Sur. (+). De allí al lago eran sólo doce millas por tierra; inmediatamente trazó planes para macadamizar el camino entre el mar y el lago. De regreso en Nueva York, despachó dos pequeños vapores de río y uno más grande para el lago. Envió además tres vapores al Pacífico, y pronto comenzó a llevar pasajeros de Nueva York a California y viceversa. Respecto de otro vapor de regular tamaño que había hecho construir para el lago, sus ingenieros le dijeron que los raudales del Río San Juan le impedirían hacerlo llegar hasta allá. Al punto Vanderbilt salió para San Juan del Norte en el vapor y, timoneándolo personalmente, remontó el río y entró al lago. En 1852 se construyeron nuevos vapores oceánicos con los cuales se inauguró otra línea marítima de Nueva Orleans a San Juan del Norte. (1).

(+) Su nombre era antes San Juan de la Concordia. (N. del T.).

(1) *Harper's Weekly*, III, Pág. 146; *A Travers l'Amérique Centrale*, Vol. II, Pág. 96, por F. Belly (París, 1867); *The Vanderbilts and the Story of their Fortune*, Pág. 43 y siguientes. (Chicago, 1886).

Los pasajeros desembarcados en San Juan del Norte remontaban el río en vaporcitos de poco calado hasta llegar al lago. Allí, en el puerto de San Carlos, tomaban en seguida vapores más grandes con cómodos camarotes para cruzar el lago hasta la bahía de La Virgen. Luego hacían un viaje de doce millas por tierra hasta San Juan del Sur, en donde abordaban el vapor que los llevaba a San Francisco. El viaje por tierra lo hacían al principio en mulas por un camino muy malo; las incomodidades eran grandes, sobre todo para las mujeres y los niños. (2). Pero en 1854, macadamizado ya todo el trayecto, entraron en servicio confortables diligencias. Estaban pintadas de azul y blanco, colores de la bandera de Nicaragua, y las tiraban cuatro mulas. Los vehículos salían en caravanas de veinticinco conduciendo a los pasajeros del último barco; detrás iban furgones con carga y equipaje. (3). Era un espectáculo digno de verse, y los paisajes de todo el camino valían también la pena.

La nueva ruta interoceánica quedó al fin terminada tras de vencer la mar de dificultades, sin ayuda de ningún gobierno y frente a la oposición de una poderosa compañía rival. Resultado de la competencia fue la rebaja del precio del pasaje entre Nueva York y San Francisco que de seiscientos dólares cayó a trescientos; esto fue un incentivo para hacer el viaje marítimo del Este al Oeste de Estados Unidos. La ruta nicaragüense acortaba la distancia en más de quinientas millas, y el promedio de tiempo ganado era de dos días. (1). Cuando la compañía alcanzó el vértice de su prosperidad llegó a transportar a través de Nicaragua dos mil americanos en un solo mes.

(2) Mrs. Alfred Hart, en su obra *Via Nicaragua: A Sketch of Travel*. (Londres, 1887), describe su viaje a través de Nicaragua cuando se inauguró la línea de tránsito. Entonces las dificultades eran muchas; los barcos del río y del lago no prestaban ninguna comodidad, y el camino de La Virgen al Pacífico era de herradura. Sin embargo, en otro viaje tres años después por la misma ruta observó que las cosas habían mejorado. Véase también *Memoirs of General William T. Sherman*, Vol. I, Pág. 94 y otras. (Nueva York, 1875).

(3) *Chronicles of the Builders of the Commonwealth*, Vol. V., por H. H. Bancroft, Págs. 386 - 95. (San Francisco, 1891).

(1) *Honduras*, Págs. 241 - 250, por E. G. Squier (Londres, 1870).

Ha sido necesario pormenorizar estos sucesos relacionados con la historia de la Compañía del Tránsito, por el estrecho contacto que tuvo con los primeros éxitos de Walker en Nicaragua, y después con su caída. La creación de esa compañía llevó la atención de los filibusteros hacia aquel país; a los servicios que les prestó debieron ellos sus triunfos logrados allá; pero, por otro lado, su hostilidad fue causa de su ruina.

## CAPITULO VIII

### La salida de “Los Inmortales”

Si queremos tener una idea clara de las circunstancias que promovieron la invasión de William Walker a Nicaragua, debemos considerar tanto la situación política reinante entonces en ese país como su importancia geográfica. Las cinco provincias de la América Central se declararon independientes de España en 1821, y en 1824 se constituyeron en república federal moldeada en la Carta Magna de Estados Unidos. La federación tuvo existencia precaria, habiéndose disuelto en 1826 para ser restablecida en 1829; mantuvo después una posición incierta de 1836 a 1840 a causa de guerras intestinas, fue luego abolida, y parcialmente restablecida en 1851, para ser definitivamente disuelta en 1852. De 1830 a 1855 el Estado de Nicaragua fue víctima de constantes revoluciones. (1).

El pueblo había vivido bajo un harto despótico régimen colonial, y nunca supo lo que era tener un gobierno propio. Por lo demás, es dudoso que población tan heterogénea hubiera podido nunca llegar a constituirse en democracia. Cálculase que la población de Nicaragua en 1850 era de unos 260.000 habitantes. La mitad eran indo-españoles, los indios puros formaban la tercera parte, la décima eran blancos, y el resto negros. (2). El común de la gente era orgulloso, ignorante, y fanático, y dado además a las banderías políticas sin auténticos principios. El prejuicio de clases jugaba un papel que sólo servía para agravar la situación. Había

(2) *Dublin Review*, XLIII., Pág. 361.

(1) *Dublin Review*, XLIII., Pág. 361.

allá dos partidos, el liberal, o demócrata, y el legitimista, o aristocrático. Puede que antes se rigieran por los principios que manifestaban propugnar, pero ya para 1850 habían degenerado en "estar arriba" o "estar abajo". También los celos locales tenían su papel en la lucha. Granada, la ciudad más importante, era el baluarte legitimista y dominaba la región del Sur que comprendía la mitad de la república; era natural, por tanto, que la ciudad rival de Granada, León, fuese el cuartel general de la facción liberal, predominante en el Norte. Cuando los liberales subían trasladaban la sede del gobierno a León; al caer, Granada volvía a ser la capital. El partido que por el momento estuviera en el poder no se contentaba con haber triunfado, tenía que desterrar en masa a los vencidos. Ninguno de los bandos vacilaba en confiscar, desterrar, y hasta asesinar, si esto parecía ser lo más eficaz para fortalecer su efímera tenencia del poder. Oponerse al régimen imperante era peligroso, y puesto que nadie se atrevía a salir a campo abierto, se veían obligados a realizar sus propósitos mediante siniestras conjuras. Quienquiera intentase cambiar el estado de cosas, aun cuando sus intenciones fuesen las más nobles, se convertía **ipso facto** en conspirador, y acaso en traidor. En un lapso de seis años Nicaragua tuvo no menos de quince presidentes, lo cual hacía mínimas las esperanzas de progreso. En 1855 la vieja generación que había vivido bajo el dominio del régimen español iba ya desapareciendo, y una nueva, amamantada en un ambiente de sangre y revoluciones, había llegado a la madurez, aunque no a la cordura.

Los desastrosos efectos de las constantes convulsiones políticas producían aterradora impresión en todos los visitantes y viajeros que llegaban al país, y nadie mejor para darse cuenta del desorden general y la desolación que los pasajeros de la Compañía Accesoria del Tránsito. Veían campos desiertos, casas abandonadas, y muros de iglesias acribillados a balazos o destruidos a cañonazos, porque hasta los templos servían de fortalezas. Al visitar los pueblos cercanos mientras esperaban la llegada del vapor encontra-

ban las plazas cerradas con trincheras y alertas centinelas gritándoles el ¿quién vive? en todas las esquinas. Y a Estados Unidos llegaban los cuentos respecto de tal situación; no es de extrañarse, pues, que Nicaragua tentase a la gente de espíritu aventurero ansiosa de fortuna y emociones.

Como ya se ha visto, uno de los americanos interesados en Nicaragua fue el amigo y socio de Walker, Byron Cole. El 15 de agosto de 1854 salió éste para San Juan del Sur en un vapor de la Compañía del Tránsito con el fin de ver qué podía hacer el dinamismo americano en Nicaragua. Iba en el mismo barco su paisano de Nueva Inglaterra, William V. Wells, nieto de Samuel Adams. (+). Este Wells viajaba como representante de la Honduras Mining Trading Company, la cual había obtenido una gran concesión de tierras en el departamento de Olancho para explotar los lavaderos de oro de allí e impulsar el intercambio comercial entre Honduras y Estados Unidos. Cole tenía también interés en la promoción de esta empresa, pero por el momento su objetivo primordial era echar un vistazo a la situación de Nicaragua. (1). Al desembarcar en San Juan del Sur los dos americanos siguieron hasta León, en donde se separaron; Wells continuó viaje a Honduras, y Cole se quedó en Nicaragua.

En esos días Nicaragua se debatía en la angustia de una de sus periódicas revoluciones, y León era, como siempre, el cuartel general del partido liberal, que en esos días estaba "abajo". Aquí es necesario hacer un alto para decir unas cuantas palabras referentes a los protagonistas nicaragüenses de esta revolución. En 1853 falleció de muerte natural el presidente en turno. De la consiguiente elección salió triunfante don Fruto Chamorro, el más de armas tomar de los legitimistas y cabeza de una muy numerosa e influyente familia de Granada. Los leoneses, naturalmente, no podían sufrir la infamia de que se escogiese a tal persona, y ésta

(+) Estadista y líder revolucionario norteamericano. Vivió de 1722 a 1803. (N. del T.).

(1) Libros de recortes de Wheeler, Vol. No. 5, Págs. 17 - 54; *Walker's Expedition to Nicaragua*, Pág. 41, por William V. Wells (Nueva York, 1856).

—es decir el nuevo presidente— advirtiendo el descontento de los demócratas expatrió a sus más prominentes líderes, incluyendo a su reciente adversario en las elecciones, don Francisco Castellón. Chamorro, para asegurarse más aún la presidencia, convocó una constituyente que le prolongó, de dos años que eran a cuatro su período presidencial; e igualmente fortaleció en otras formas la jurisdicción y mando del Poder Ejecutivo. La nueva constitución, en vez de ser un medio para llevar a cabo los fines deseados, provocó otro levantamiento, con el resultado de que Castellón y sus correligionarios expatriados, que habían encontrado amparo en el régimen liberal del presidente de Honduras General Trinidad Cabañas, volvieron a Nicaragua, convocaron a sus partidarios y pusieron sitio a Chamorro en Granada. Pretexto de las hostilidades fue la constitución de 1854. Castellón y los suyos enarbolaron la legalidad de la constitución de 1838, se apellidaron demócratas y adoptaron el color rojo como emblema. Los legitimistas apoyaron la nueva constitución y tremolaron el color blanco como enseña de su partido. (1). A pesar de la ayuda prestada por el presidente Cabañas, el sitio que durante seis meses pusieron los demócratas a Granada, fracasó. Fue ese un sitio sin un método que pudiera llamarse militar, y en enero de 1855 levantaron los demócratas el campo volviéndose a León. Las cosas empeoraron aún más cuando Cabañas, que estaba a punto de romper con Guatemala, refirió de Nicaragua sus tropas dejando que los demócratas se les arreglaran solos. A sus líderes no les quedaba más que un rayo de esperanza. Estando la revuelta en su apogeo, Castellón firmó dos contratos con Byron Cole en virtud de los cuales éste llevaría a Nicaragua un contingente de americanos que sentarían plaza en el ejército democrático. El primero, firmado en los últimos meses de 1854, autorizaba a Cole a llevar trescientos hombres como soldados con sueldo mensual y donación de dos caballerías de tierras

(1) **A Travers l'Amérique Centrale**, Vol. I., Págs. 268 - 73, por F. Belly; **Blackwood's Magazine**, XLIII., Págs. 317 - 8; **Dublin Review**, XLIII., Pág. 367; **Walker's Expedition**, Pág. 314, por Wells; **Reminiscences of the "Fillbuster" War**, Cap. 3, por C. W. Doubleday (Nueva York, 1886); **La Guerra de Nicaragua**, Cap. I, por William Walker; **American Review**, Vol. VI., Págs. 337 y otras.



al terminar la campaña. Cole corrió a California y le presentó el contrato a Walker. El ojo del abogado leyó en el lenguaje del documento demasiada ligereza, ya que de actuar con arreglo al mismo se cometería una flagrante violación de la ley de neutralidad de Estados Unidos, lo cual acarrearía a los americanos involucrados en él un sin fin de dificultades de orden legal con el gobierno federal. Por tanto, rehusó firmarlo, pero sugirió a Cole volver a Nicaragua y tratar de obtener otro contrato con autorización de llevar colonizadores, y que si lo conseguía entonces sí "podría hacerse algo". (1). Cole regresó a Nicaragua y obtuvo un segundo contrato conforme al cual llevaría allá, como inmigrantes, trescientos colonos que tendrían el privilegio de portar armas permanentemente. Este documento fue firmado el 29 de diciembre de 1854 y llegó a manos de Walker en Sacramento a principios de febrero de 1855. Walker renunció inmediatamente a su trabajo en el periódico y salió para San Francisco donde se ocupó en hacer los preparativos de su segunda expedición filibustera.

El tiempo era tan propicio para una empresa de esta naturaleza que muy probablemente, aun cuando Walker no hubiera existido, Nicaragua habría sido invadida por una expedición de California. En los días que Walker se hallaba en San Francisco ocupado en su proyecto, se encontró con su viejo condiscípulo Henry Crabb, quien acababa de regresar del Este de Estados Unidos y también estaba interesado en una empresa similar a la de Walker. La misma idea se le había ocurrido a Crabb al cruzar Nicaragua en viaje a Cincinnati, y yendo de paso por los estados americanos del Atlántico logró despertar el interés de Thomas F. Fisher, de Nueva Orleans, y del Capitán C. C. Hornsby, veterano de la guerra méxico-americana. Hornsby había sido oficial mayor de la asamblea legislativa del estado de California, en la cual Crabb era representante. Estos hombres salieron juntos de Nueva Orleans en enero de 1855, y en el curso de su viaje a

(1) La Guerra de Nicaragua, Pág. 29, por William Walker.

San Juan del Norte persuadieron a Julius De Brissot a que los acompañara en la aventura. Todos ellos, a excepción de Crabb, se quedaron en Nicaragua dedicados a contratar con los líderes democráticos la llevada de americanos para el servicio militar nicaragüense. Fisher se entrevistó con el General Máximo Jerez, el líder democrático, en su campamento de Jalteva, y firmó con él un contrato para llevar quinientos hombres como soldados del ejército democrático con buena paga y donación de tierras. Hornsby y De Brissot, entre tanto, llegaban a un acuerdo con Espinosa, gobernador del departamento de Rivas, tendiente a despojar a los legitimistas del dominio del Río San Juan. En el interín se regresó Crabb a California, en donde se engolfó de tal manera en la política que pronto perdió todo interés en el asunto de Nicaragua, de modo que cuando Fisher llegó con su contrato firmado con Jerez, Crabb se lo ofreció a Walker. Este, sin embargo, prefirió el que ya tenía con Castellón, así que declinó la oferta. Mientras tanto Hornsby y De Brissot, habiéndose malogrado su intento de apoderarse de la fortaleza de El Castillo, en el Río San Juan, aparecieron también en breve en San Francisco donde se sumaron a la empresa aventurera de Walker. Y lo mismo hizo Fisher. Crabb optó por observar la cuestión con interés, pero, como se verá más adelante, este hombre habría de encabezar una incursión a Sonora. (1).

Cuatro meses pasaron antes de que Walker pudiera poner en marcha su nueva aventura, y fueron ellos meses de angustiosa espera y contrariedades. La dificultad principal con que tropezaba ahora era económica, no legal, pues parecía que el gobierno no intervendría. Walker mostró su contrato al Fiscal de Distrito Inge, quien expresó la opinión de que ninguna de sus estipulaciones violaba la ley de neutralidad. El General Wool, quien había sido una espina en el costado de los filibusteros sonorenses, declaró, cuando en

(1) Memoria para la Historia de la Revolución de Nicaragua y de la Guerra contra los Filibusteros, 1854 a 1857, Parte I, Págs. 136 - 7, por Jerónimo Pérez (Managua, 1865); La Guerra de Nicaragua, Págs. 28 - 31, por William Walker (Reedición de EDUCA, San José, Costa Rica, 1970).

su oportunidad fue consultado, que no teniendo facultad para intervenir no haría tal cosa si las autoridades civiles no se lo pedían. (1).

La verdadera dificultad estribaba pues en el dinero, y se consiguió en cantidad tan exigua que la empresa hubo de ser organizada a base de una rígida estrechez. Para la expedición escogieronse hombres que habían oído ya la pólvora. Algunos, como por ejemplo Frank P. Anderson, era veterano de la guerra méxico-americana; otros, como Achilles Kewen, había peleado con López (+) en la malograda expedición a Cuba; y hasta Timothy Crocker, de aquellos que sufrieron todas las penalidades de la campaña de Walker en Baja California, tenía todavía arrestos para ir a enfrentársele al destino en Nicaragua. Otro de los interesantes buscavidas de esa banda era el Doctor Alexander Jones, recién vuelto de una muy romántica expedición a la Isla del Coco, adonde había ido en busca de un fabuloso tesoro. Decíase que uno de sus pacientes rescatados por él de la muerte, en prueba de agradecimiento le había dado ciertos planos supuestamente reveladores del lugar exacto donde yacía enterrado por los piratas un tesoro valorado en quince millones de dólares. Los ilusos buscadores sólo hallaron desventuras. Para sus preparativos Walker contó siempre con la ayuda de Edmund Randolph y Alexander P. Crittenden. (2). Joseph C. Palmer, de la prominente casa bancaria Pal-

(1) Ellos mismos, Walker y Wool, relatan detalles de esta entrevista. Hay entre ambos ciertas discrepancias. Wool dejó escrito que manifestó a Walker que aun cuando la expedición fuese ilegal, él no tenía facultad para intervenir si no se lo pedían las autoridades civiles, y justifica su actitud con las instrucciones recibidas de la Secretaría de Guerra. Ver el *New York Times* del 23 de julio de 1857. Sin embargo, Walker asegura en su obra que Wool no sólo le prometió no intervenir sino que al despedirse le entechó la mano y le deseó éxito. Véase *La Guerra de Nicaragua*, Pág. 32, por William Walker. En el Capítulo V puede leerse una referencia respecto de la reprimenda que Davis le dio a Wool.

(+) Narciso López fue un general español que nació en Caracas, Venezuela, en 1797, se puso al frente de varias invasiones independientes en Cuba contra España. Fue preso y muerto en 1851. (N. de T.).

(2) Crittenden era nativo de Kentucky y fue miembro del primer cuerpo legislativo que tuvo California en 1850, cuando trató en vano de ser presidente de la cámara de representantes del estado. En 1857 fue candidato a senador de Estados Unidos. Después de la Guerra Civil se asoció al bufete de leyes de S. M. Wilson, destacado

mer, Cook and Company, con su aportación de mil dólares probó ser amigo en las duras. Digno de saberse es también que el Coronel John C. Fremont, (+) quien había cruzado el istmo por la vía de Nicaragua, mostró mucho interés en la empresa.

Walker recibió un inesperado ofrecimiento de ayuda. Había por ese tiempo en Sacramento un periódico rival del **Democratic State Journal**, el **State Tribune**. Su editor era Parker H. French, llegado a California alrededor de 1852 en circunstancias bastante nebulosas por cierto. Sin embargo, por aquellos días allá nadie esculcaba el pasado del vecino, y como French era un individuo inteligente y ladino, se hizo de una curul en la asamblea legislativa del estado. Todo aquel que se metía en negocios con este hombre muy luego se arrepentía, de modo que pronto cobró fama de ser uno de los más grandes pícaros de la costa del Pacífico. Y más todavía: era megalómano. Padecía del morboso deseo de querer realizar en California cosas que le hicieran el centro de atracción. Vivía ideando fantásticas empresas y con su untuosa facundia logró embaucar a muchos incautos; era deshonesto y no tenía fuerza de voluntad para llevar a cabo sus planes, y también solía abandonarlos cuando llegaba a sus manos el dinero que sus asociados le confiaban. Entre él y Walker jamás hubo intimididad alguna; y hasta el diario en el cual trabajaba Walker lo había atacado fuertemente

---

abogado californiano. Murió asesinado en 1870 por una mujer que alegó haber sido seducida por él. **California**, Vol. III., Págs. 785 - 7; Vol. IV, Págs. 90, 202, 515 - 16, por Hittell.

Randolph era de Richmond, Virginia, en donde nació en 1819. Se graduó en el William and Mary College, estudió leyes en la Universidad de Virginia, y ejerció en Nueva Orleans. Fue escribano de la Corte de Circuito de Estados Unidos, y en 1849 se fue a San Francisco. Lo mismo que Crittenden, fue miembro del primer cuerpo legislativo, y ambos trataron de que California adoptara el código civil en vez del derecho consuetudinario. En 1860 fue candidato a senador demócrata opuesto a LeCompton. En 1861 era fervoroso unionista hasta que su estado natal se separó. Desde entonces cambió de opinión, pero ya estaba de muerte y falleció en septiembre de ese año. **Bench and Bar in California**, Pág. 261, por O. T. Shuck (San Francisco, 1889); **History of California**, Vol. VI., Pág. 679, por Bancroft; **California**, Vol. II, Pág. 806; Vol. III, Pág. 785; Vol. IV, Págs. 287 - 8, por Hittell.

(+) Político, general y explorador (1813 - 1890).

más de una vez, (1) de modo que se sorprendió cuando French se le acercó ofreciéndosele a cooperar con él. Decía tener gran amistad con C. K. Garrison, gerente en San Francisco de la Compañía del Tránsito, y que ya lo había interesado en la expedición, puesto que ésta tendría forzosamente que afectar los negocios de la compañía en Nicaragua. Este es otro ejemplo de la megalomanía de French. Que si era verdad o no lo del interés de Garrison es algo que no se sabe, pero lo cierto es que este hombre no levantó un solo dedo en ayuda de la expedición, aunque sus posteriores relaciones con Walker —de lo cual se hablará oportunamente— pueden haber sido resultado de las gestiones hechas antes por French. Este encuentro de French y Walker no había de marcar el fin de sus relaciones. El individuo se aparecería en Nicaragua en más de una ocasión y habría de influir —para bien y para mal— en la fortuna del líder filibustero.

En la vorágine de los preparativos Walker se vio envuelto en una disputa con un sujeto llamado W. H. Carter, quien tuvo su domicilio en Sacramento, la cual disputa terminó en un duelo efectuado el 15 de marzo a pistola y a ocho pasos de distancia. Walker salió herido en un pie, y como tuviera que recluirse en su habitación por algún tiempo, la salida de la expedición se retrasó. (1). Cuando siete semanas después pudo al fin partir de San Francisco, la herida le molestaba todavía.

Encontrar un barco no le fue fácil, pero una intensa búsqueda vino a dar con un decrepito bergantín que llevaba veintinueve años de romper olas; era el **Vesta**. Lo contrató y embarcó en él a los hombres con sus provisiones de guerra y de boca. Estando todo listo para zarpar se apareció un

(1) En marzo de 1855 French fue herido accidentalmente en una pierna al querer separar a dos que peleaban en el bar de un vapor. Pocos días después del accidente el *State Journal* expresaba su complacencia porque French recuperaba **lentamente**.

(1) *Philadelphia Daily News*, 9 de abril de 1855. B. C. Truman, en su obra *Field of Honor* (Nueva York, 1884) atribuye a Walker dos duelos más, uno de Nueva Orleans con un editor de apellido Kennedy, y otro en San Francisco en enero de 1851 con Graham Hicks.

aguacil con un mandamiento de embargo sobre la nave por una deuda de su dueño. El aguacil dejó a bordo a unos cuantos guardias civiles para impedir que el **Vesta** escapara, y para mayor seguridad se llevó las velas. Y aquí cabe el dicho "bien vengas mal si vienes solo". Los comerciantes que vendieron a Walker las provisiones habían convenido en aceptar bonos nicaragüenses en pago de ellas, pero a última hora cambiaron de opinión y exigieron dinero en efectivo. Al no obtenerlo, ellos también embargaron el velero. En eso llegó el jefe de policía federal con el mandamiento y ordenó a un guardacostas arrimarse a la popa del **Vesta** para no dejarlo zarpar. Con el barco en poder de las autoridades federales y estatales y las velas embodegadas en la costa, las esperanzas de escapar eran mínimas. De modo que el hecho de haber logrado zafarse Walker de tanto lío es algo que debe acreditársele a su astucia y resolución. Sucedió que el embargador del barco era íntimo amigo de Henry Crabb, y ahí fue de gestiones y persuasión para llegar a un arreglo en cuanto a condiciones de pago y rescate del barco; vióse entonces que los comerciantes proveedores de las vituallas lo habían embargado a instancias del dueño del bergantín que al verse metido en dificultades hizo por donde ensartar también a los otros en el enredo. A este hombre se le intimidó haciéndosele creer que si esos desafortunados no se embarcaban, su vida correría peligro. Y se levantó el embargo. Pero más problemas surgirían todavía. El aguacil exigió el pago de sus honorarios que sumaban trescientos dólares; de otro modo, dijo, no entregaría las velas. Pero como no se le dijo que el mandamiento había sido desechado, él seguía creyendo que el guardacostas custodiaba aún al **Vesta**. Al fin consintió en devolver las velas. No obstante, dejó un guardián a bordo con el encargo de vigilar todo movimiento sospechoso. Al hacérsele saber al comandante del guardacostas que el bergantín estaba en completa libertad, un amigable oficial de aquel barco cedió sus marineros a Walker para que lo aparejasen. Entre tanto habíanse llevado a un camarote al guardián dejado por el aguacil; allí le dieron tragos y cigarros mientras se alzaban las velas

en silencio. (1). Este trabajo quedó terminado poco después de media noche. En seguida un vaporcito remolcador sacó al **Vesta** de la bahía, y cuando hubieron pasado frente a Heads el remolcador soltó amarras, no sin haber antes tomado al guardián para llevarlo de vuelta al puerto. Tendió el **Vesta** sus velas entrando en mar abierta. Llevaba cincuenta y ocho hombres (llamados después "los inmortales") a pelear a Nicaragua. (2). Era la madrugada del 4 de mayo de 1855.

Tal vez la recapitulación de los detalles referentes a la salida de Walker haya resultado tediosa, pero lo hicimos con un propósito: las dificultades financieras con que tropezaron los filibusteros son la más contundente refutación al aserto posterior y comúnmente repetido de que funcionarios de la Compañía del Tránsito patrocinaron la expedición por lo bajo. Es inconcebible pensar siquiera que esta corporación hubiera acometido tal empresa en tan minúscula escala. (3).

Mientras en San Francisco ocurrían los acontecimientos acabados de narrar, en los estados americanos del Atlántico se organizaba otra expedición contra Nicaragua, cuya partida estaba fijada para el 7 de mayo, es decir tres días después de la del **Vesta**. Era esa la encabezada por el Coronel Henry L. Kinney, de la cual se hablará en el capítulo siguiente. Creencia general de aquellos días era que Walker

- (1) Fue del dominio público que al zarpar el **Vesta** en momentos que entraba el guardián en el camarote se le notificó que lo retendrían allí hasta que el barco saliera esa noche. "Ahí tiene usted, señor", cuéntase que le dijo Walker arrastrando las palabras según era su modo de hablar, "cigarros y champán; y aquí le tenemos listas también estas esposas. escoja lo que le gusta más". El guardián, que había sido miembro de la asamblea legislativa de California y era buen filósofo, no tuvo que ser esposado. **Harper's Weekly**, Vo. I, Pág. 332; **Herald**, de Nueva York, 2 de junio de 1855.
- (2) El número exacto fue de cincuenta y ocho, aunque los diarios dijeron que eran cincuenta y seis. Por alguna razón, que es inútil tratar de explicar, el público aceptó el número dado por los periódicos, y hasta los mismos filibusteros de ese viaje se vanagloriaban llamándose "los cincuenta y seis inmortales".
- (3) El **Herald** de Nueva York dice en su edición del 29 de noviembre de 1856 que la idea de invitar a Walker a Nicaragua no fue cosa de una de las facciones beligerantes, sino "una brillante idea de los gerentes y agentes principales de la Compañía del Tránsito".

y Kinney habíanse entendido para salir simultáneamente de Estados Unidos y juntarse en determinado lugar de Nicaragua. (3). Semejante creencia, como se verá más adelante, era errónea; pero la expedición de Kinney viene sólo a corroborar lo que se dijo atrás: Nicaragua, hubiera o no existido William Walker, habría sido de todos modos invadida por alguien de Estados Unidos.

---

(3) **Herald**, Nueva York, 6 de junio de 1855.



## CAPITULO IX

### El Reino de la Mosquitia y el Coronel Kinney

El Coronel Kinney procedía conforme al derecho que le daba una donación de tierras otorgada por los soberanos achocolatados del reino de la Mosquitia, y que de manera indirecta había llegado a sus manos. Alrededor de dicha donación gira una interesante historia. La Costa de la Mosquitia, llamada así de tiempos atrás, es una franja costera de doscientas millas de longitud que va de Cabo Gracias a Dios a la Laguna de Bluefields (o Perlas). (+). Por ser una zona baja, pantanosa, e inhóspita, no ofreció ningún halago a los conquistadores españoles del siglo XVI que buscaban oro y plata, así que éstos se establecieron en otras partes. Verdad es que a veces los misioneros visitaron el lugar; pero dándose cuenta de que los naturales tenían tan sólo un bajísimo grado de inteligencia y que vivían en pequeñas poblaciones desparramadas, resolvieron desarrollar sus actividades en regiones más prometedoras. En el curso del siglo siguiente descubrieron los bucaneros del Caribe que la zona era ideal para su oficio. El litoral atlántico, áspero y desconocido por los cartógrafos, con sus numerosos ríos e islotes, les permitía huir fácilmente en sus barcos de poco calado de cualquier buque de guerra que los persiguiera, y desde sus escondrijos costeros podían prontamente caer sobre los desafortunados galeones españoles que pasaran por allí. Los esclavos fugitivos de las Antillas agregaron nuevos elementos a la población, la cual absorbió a nume-

(+) En realidad, la Mosquitia nicaragüense se extiende desde Cabo de Gracias a Dios hasta San Juan del Norte, incluyendo la desembocadura del Río San Juan. (N. del T.).

rosos esclavos africanos escapados de un barco negrero que naufragó en la costa. Unos cuantos plantadores jamaicanos fueron también a establecerse allí con gran número de esclavos. (1). En consecuencia, con el correr del tiempo los naturales de la región, llamados indios mosquitos o más bien mískitos, degeneraron en un tótum revolutum de indios y negros, con una que otra gota de sangre de piratas o de plantadores jamaicanos. Los piratas eran principalmente ingleses, a quienes por lo general no se les molestaban si se avenían a compartir de manera razonable su botín con el gobernador en turno de Jamaica. El soborno es tan anti-guo como la misma humanidad.

A medida que el elemento étnico inglés adquiría más y más ascendiente, se iba haciendo inevitable que surgiera un día la idea de anexión. Y así fue que en 1687 el gobernador de Jamaica tomó la iniciativa de manera singular. Hizo llevar a uno de los jefes mískitos a Jamaica donde en forma gentil pero también forzosa se le vistió a la europea nombrándosele Rey de la Mosquitia. La coronación del soberano de azabache tuvo efecto entre solemnes ceremonias; pero el digno monarca, sin apreciar la majestad de su investidura, casi echa a perder el programa eludiendo a sus guardianes para despojarse de la supérflua indumentaria y esconderse entre las ramas de un árbol elevado, lejos de toda vigilancia. Tras de muchos ruegos, al fin bajó para aceptar un sombrero de tres picos y un pergamino, lo que hasta cierto punto fue una concesión irónica a las flaquezas del hombre blanco. Y con eso quedó hecho rey. Se le exigió en seguida poner sus dominios bajo la protección de la Corona Británica. Medio siglo pasó antes de que los ingleses volvieran a intervenir. En 1740, mientras Inglaterra y España guerreaban, el gobernador de Jamaica encargó a Robert Hodgson del territorio de la Mosquitia a azuzar a los naturales en contra de los españoles de las inmediaciones. Hodgson llegó a la costa, izó el pabellón británico, y con sólo dar a los jefes

(1) *Clayton-Bulwer Treaty*, Págs. 17 y siguientes, por Travis; *Wolka*, por E. G. Squier, en varias partes del libro. (Nueva York, 1855).

mískitos unos tantos barriles de ron concertó con ellos un algo así como tratado mediante el cual reconocían la soberanía británica.

España protestó de la intrusión británica en la Costa Mosquitia, y después de prolongadas negociaciones con el gobierno inglés, éste en 1786 se retiró de allí. No obstante eso, al cesar el dominio de España en la América Central, Gran Bretaña renovó sus pretensiones de dominio sobre los indios mískitos; con esas miras quiso dar al reino zambo nueva pompa y esplendor. A uno de los jefes que parecía poseer en mayor grado que los otros la idoneidad deseada, lo llevaron a Belice en donde le entregaron los emblemas de la realeza, consistentes en "una corona plateada, una espada, y un cetro de módico valor" para dar mayor grandiosidad a las ceremonias de coronación. Estos modernos Warwicks, (+) sufrieron un triste desengaño en cuanto a su selección de soberano, pues el tal juntaba a "las malas cualidades del europeo y del criollo, los peores vicios del zambo y la volubilidad del indio". Fue tal vez un gran alivio para los padrinos del monarca haber sabido en 1824 que sus súbditos lo habían escabechado en una bronca de borrachos. Dos reyes sucedieron a éste en un solo año sin haber dado ninguno de ellos la medida; pero en abril de 1825 coronaron con la consabida pompa en Belice a otro rey que se llamó Robert Charles Frederick. Hay ciertas cosas de este soberano que tienen atingencia con la historia de la expedición del Coronel Kinney.

Un testigo ocular de las ceremonias de coronación de Robert Charles Frederick dejó escrita una crónica del acto, la que resumiremos aunque sea a riesgo de torcer el hilo de la narración, en gracia a lo que de ello pueda deducirse en relación con las pretensiones británicas en Nicaragua. La coronación se efectuó en la iglesia después de una procesión salida del Palacio de Justicia. El Rey Roberto montaba a

(+) Conde de Warwick, estadista y soldado inglés del siglo XV a quien apodaban "Kingmaker" (Hacedor de Reyes). (N. del T.).

caballo vistiendo uniforme de mayor del ejército, en tanto que sus jefes, en pos de él a pie, lucían casacas escarlata de las desechadas por los oficiales ingleses de diversos rangos, y pantalones de simples marineros. Al llegar a la iglesia "se sentó a Su Majestad en un sillón, cerca del altar, y el capellán de la colonia leyó los párrafos litúrgicos de la coronación inglesa, tal como en Inglaterra, en ocasiones semejantes, hace el Arzobispo de Canterbury. Cuando llegó a la parte aquella de "y todo el pueblo dijo: ¡Viva el rey eternamente, viva el rey, Dios salve al rey!", los barcos del puerto, conforme a una señal convenida, dispararon una salva y levantándose los jefes gritaron: "¡Viva el Rey Roberto!".

"Su Majestad parecía principalmente ocupado en admirarse las galas de su atavío, y después de haber sido ungido manifestó su agradecimiento metiéndose repetidamente las manos en su tupida y ensortijada pelambre para después urgarse con el índice las narices. Era su manera de exteriorizar complacencia.

"Antes, sin embargo, de que los jefes juraran lealtad a su monarca, era preciso profesar el cristianismo; y (quede escrita para siempre esta vergüenza) fueron todos bautizados "en el nombre del Padre, del Hijo, y del Espíritu Santo". Hubo despliegue de ignorancia total del significado de la ceremonia, y cuando se les pidió que diesen sus nombres se arrogaron títulos tales como Lord Rodney, Lord Nelson, y otros de gran celebridad. La consternación fue general cuando se les dijo que sólo podían ser bautizados con nombres cristianos del santoral.

"Concluida esta solemne burla, la concurrencia en pleno pasó a una escuela donde sería el banquete de la coronación; allí esos desdichados se emborracharon con ron. Apropiado **grand finale** para la más blasfema y abominable farsa que jamás haya deshonrado a un país cristiano". (1).

(1) *Guatemala, or the United Provinces of Central America*, Págs. 25 - 7, por Henry Dunn (Nueva York, 1828).

Muy pronto los representantes de la Gran Bretaña en la costa vieron que allí, según reza el dicho, les había salido el tiro por la culata. El soberano que ellos hicieron de aquel Robert Charles Frederick comenzó a disponer a su gusto y antojo, en 1838 y 1839, de grandes porciones de su reino a cambio de barricas de whiskey, fardos de telas chillonas, y de otras mercaderías de valor en sus dominios. Hizo el rey una de tales donaciones el 20 de septiembre de 1838 al comerciante londinense John Sebastian Renwick adjudicándole la región comprendida entre los ríos Patuca y Negro (o Tinto) en Honduras, y al mismo tiempo le autorizaba a recaudar allí derechos aduaneros e imponer los tributos que quisiere. Luego, el 28 de enero de 1839, este mismo soberano, "en el décimocuarto año de nuestro reinado", adjudicó a los señores Samuel y Pedro Shepherds, súbditos británicos, (1) domiciliados antes en Jamaica, otro principesco donativo de tierras que partiendo de la margen meridional del Río San Juan se prolongaba por el Sur y siempre a lo largo de la costa oriental hasta llegar a Boca del Toro y la Laguna de Chiriquí, en Panamá. Cuando los comerciantes se dieron cuenta de la largueza con que Su Majestad disponía de las tierras, se apresuraron todos a pertrecharse en grande de lo mismo. Otra de tantas donaciones englobaba todo el territorio enmarcado entre la margen meridional del Río San Juan y la frontera de lo que hoy es Panamá, es decir que abarcaba la mitad oriental de Costa Rica, y todo aquel que así lo hubiere querido pudo entonces haberse hecho de una buena tajada de la América del Norte o de la América del Sur, siempre y cuando, por supuesto, considerase la concesión digna de su ron. (2).

Estas adjudicaciones fueron hechas, claro está, a espaldas de las autoridades británicas, y cuando el superintendente de Belice, Coronel McDonald, lo supo, hizo todo lo posible por que fuesen revocadas. Pero los comerciantes eran

[1] Los Shepherds decían ser ciudadanos británicos, pero la verdad es que eran nativos de Georgia, Estados Unidos.

[2] *American Whig Review*, Vol. V., Págs. 202 - 3.

una gavilla de hombres temibles a quienes el rey Roberto miraba con pavor, así que no había modo de hacérselas anular. Quizá también temiera el rey la pérdida de su bendito ron. McDonald hizo entonces lo que le pareció mejor: convenció al soberano de que debía hacer su testamento nombrando "regentes" a McDonald y a otros indicados por éste, para en caso que el rey muriera antes de llegar el "príncipe heredero" a su mayoría de edad. A poco de esto el rey Roberto tuvo la gentileza de morir, y McDonald como regente entonces en nombre del rey-niño George Clarence, publicó un edicto revocando las concesiones. Explicaba el edicto que la mayor parte de ellas, si no todas, habían sido obtenidas mediante negociaciones ilícitas y sin la justa compensación, así como que "muchos de los adjudicatarios obtuvieron del fallecido rey dichas tierras cuando él no estaba en su sano juicio (es decir borracho), y puesto que las tales adjudicaciones despojan al sucesor del fallecido rey de territorios jurisdiccionales de su reino y de sus derechos hereditarios . . . es necesario y conveniente para la seguridad, honor, y bienestar de su reinado anular y abolir las susodichas adjudicaciones". (1).

Nadie habrá de enrostrar al muchacho su falta de amor filial por haber revelado oficialmente una debilidad moral de su padre muerto, pues no fue su cetrina mano real la autora de tal instrumento. Todo fue obra del insigne McDonald. Púsose al reicito bajo la tutela de Patrick Walker, secretario de McDonald. Este Walker, sujeto bien conocido en la Costa Mosquitia, fue desde ese día factótum del reino Costeño en donde se le llamaba "Pat" Walker. Los estados centroamericanos estaban entre tanto atascados en sus tribulaciones internas y no podían ocuparse de la intrusión británica en la costa. Nicaragua, pese a todo, desde su independencia venía reclamando sus derechos a ese territorio. En 1844 "Pat"

---

(1) Manuscritos del Departamento de Estado, Oficina de Indices y Archivos, Legaciones Centroamericanas, Notas al Departamento, Vol. II.

Walker notificó al Gobierno de Nicaragua que su ocupación de San Juan del Norte (Greytown, decía él) y de otros lugares del litoral atlántico era ilegal, dado que esos territorios quedaban dentro de las fronteras del reino miskito. Cuatro años más tarde, mientras México y Estados Unidos guerreaban, el gobierno británico, previendo el resultado de la lucha y con el fin de contener cuanto más la inevitable expansión americana, se apoderó del puerto de San Juan del Norte que aparentemente era entonces la llave de toda futura comunicación interoceánica.

Se ha dado cuenta ya de la donación hecha por el rey miskito a los dos hermanos Shepherd. Estos se asociaron más tarde con Stanislaus Thomas Haly. (1). Por unos quince años mantuvieron bajo llave los documentos marcados con una cruz (X porque no sabe firmar) por el rey Robert Charles Frederick, y naturalmente que hicieron caso omiso de la anulación decretada por el soberano sucesor. Para ellos el decreto de un rey era tan legal como el de cualquier otro. Ciertas concesiones posteriores hechas a otros comerciantes fueron también a parar a manos de los Shepherds, y cuando nuestro primer ministro enviado a Nicaragua, Mr. Ephraim George Squier, visitó en 1849 al Capitán Samuel Shepherd en su casa de San Juan del Norte, el veterano comerciante, casi ciego ya, le mostró comprobantes de que alrededor de dos terceras partes del reino miskito eran propiedad suya. (+). En su ancianidad los Shepherds trataron de disponer de sus concesiones, primero, según se dijo, en Inglaterra, pero al no encontrar comprador allí lograron venderlas en Estados Unidos a Henry L. Kinney y sus asociados. Kinney era originario de Pensilvania, pero en 1838 emigró a Texas, en donde años más tarde fue uno de los fundadores de Corpus Christi. Había tomado parte en la guerra méxico-americana con cargo de comisario y rango de mayor. Sirvió además varios

(1) Ver *Prospectus of the Central American Company* (Filadelfia, 1855; y también *Nicaragua: Past, Present and Future*, Págs. 171 - 82, por P. E. Stout, (Filadelfia, 1859).

(+) Para más detalles ver *Nicaragua, sus gentes y paisajes*, Pág. 45 y otras, por E. G. Squier. (EDUCA, San José, Costa Rica, 1970). (N. del T.):

períodos como representante en la asamblea legislativa del estado, y en un tiempo negoció en ganadería, y especuló con bienes raíces en gran escala. La compra de la concesión de veintidós millones de acres hecha a los hermanos Shepherds fue la más grande de sus transacciones de tierras que jamás hiciera, y se dijo que había de pagar quinientos mil dólares por ella. (1). Para poner en práctica sus planes organizó una corporación con capital autorizado de \$ 5,625.000 de dólares que giró bajo la razón social de Central American Company. (2). El supuesto objetivo de la compañía era colonizar las tierras y desarrollar los recursos naturales de la Costa Mosquitia. Emitiéronse doscientas veinticinco mil acciones con valor nominal de veinticinco dólares; cada acción tenía como respaldo cien acres de tierra que podía ser redimida por ellas al solo presentarla en la oficina de la compañía en San Juan del Norte. Ofrecíase de esta manera al emigrante la oportunidad de ser propietario, por sólo veinticinco centavos el acre, de una porción de las más fértiles regiones tropicales. La compañía se anunciaba en muchas ciudades, abrió oficinas en Nueva York y Filadelfia y no parecía tropezar con nada en el desarrollo de sus planes de colonización. Entre el modesto comienzo de la empresa de Walker y el rumboso despliegue de la de Kinney, el contraste era más que patente. Kinney no hizo secreto de sus preparativos; realizó varios viajes a Washington, donde tenía muchos amigos entre los políticos, incluyendo, según se decía, al propio presidente de Estados Unidos. (3). En marzo de 1855 se sumó

- (1) **A Pictorial History of Texas**, Pág. 579, por H. S. Thrall, [San Luis, 1878]. Kinney era muy querido en el Este de Texas, y un condado de ese estado lleva su nombre.
- (2) Veintiuno eran los miembros de la directiva, en su mayoría residentes en Nueva York, Filadelfia y Washington. El presidente de la compañía era James Cooper, de Filadelfia, ex-senador de Estados Unidos, y su abogado se llamaba William B. Mann, en esos tiempos auxiliar del fiscal del distrito de Filadelfia.
- (3) Después del fracaso de la expedición de Kinney, su socio, Joseph W. Fabens, publicó lo que pretendía ser una revelación escandalosa de las relaciones entre el Presidente Pierce y Kinney. Decía Fabens que Pierce había sugerido a Kinney lo provechoso que sería una expedición a la América Central, y que entre los primeros socios de Kinney se contaban Sidney Webster, secretario privado de Pierce, y el juez de la Corte Suprema A. O. P. Nicholson, editor del diario oficialista **Unión**, e impresor de los trabajos de la cámara de representantes. Añadía en su escrito que se asoció a Kinney a instancias de Webster y de Nicholson, quienes la noche que llegó a Washington procedente de Nicaragua, le hablaron del asunto; y que



a la campaña Joseph Warren Fabens, valioso refuerzo éste que como agente comercial del gobierno de Estados Unidos había figurado prominentemente en los acontecimientos que precedieron al cañoneo de San Juan del Norte. Era dueño de una buena parte de los llanos de Chontales inmediatos al Lago de Nicaragua, zona mucho más saludable y rica en recursos naturales que la Costa Mosquitia; él y Kinney ligaron sus intereses. En esa situación las cosas, el Secretario de Estado Mr. William L. Marcy, resolvió tomar cartas en el asunto advirtiendo el 25 de abril a Fabens que si se asociaba a la empresa de Kinney no podría seguir desempeñando el cargo de agente comercial, y al hacer Fabens caso omiso de ello, Marcy lo destituyó. (1). Otro descollante personaje interesado de veras en el movimiento fue Fletcher Webster, hijo del famoso orador y a la sazón alto funcionario de la aduana de Boston. El hecho de que Webster hubiese sido antes secretario de la legación americana en China, cuando Caleb Cushing era ministro allí, y ahora miembro del gabinete de Pierce, reforzaba aún más la impresión general de que la empresa contaba con el apoyo de destacados personajes del gobierno americano. Hasta se había dicho que Webster iría con Kinney a Nicaragua. (2).

En Nueva York Kinney contrató el nuevo y veloz vapor **United States** que recientemente había roto la marca de velocidad entre esa ciudad y la Habana, e hizo planes para salir el 7 de mayo con cuatrocientos o quinientos emigrantes. Sus preparativos eran diez veces más sobrados que los de Walker en San Francisco, quien en esos mismos días pasaba apuros con sus acreedores que le habían embargado su décrepito bergantín. Pero también Kinney había de encontrar oposición. Apareció ésta, en primer lugar, personificada en el ministro de Nicaragua en Washington, señor J. de Marco-

---

la oposición del gobierno surgió hasta que Kinney y Cushing rieron con él. Kinney se disgustó también con White, de la Compañía del Tránsito, amiga al principio. Datos tomados del libro de recortes de Wheeler, Vol. IV, Pág. 176 [Biblioteca del Congreso].

- (1) **Herald**, de Nueva York, 12 y 16 de mayo de 1855.  
(2) **Herald**, de Nueva York, 21 de abril de 1855.

leta, quien comenzó a disparar su riflito diplomático de tapón contra los expedicionarios, y esto no sólo a través de su legación, sino también por los periódicos. Era imposible que los ataques del ministro fuesen inspirados por su gobierno que en ese entonces defendía su propia vida contra el bando democrático y se encontraba en condición tan precaria, que hasta el status legal del mismo Marcoleta era cuestionable. El secreto de su activa oposición salió a luz cuando se supo que su asesor jurídico en esta cuestión era Joseph L. White, el abogado de la Compañía Accesoria del Tránsito. Como el Gobierno de Nicaragua nunca había reconocido la pretensión miskita, era lógico que combatiera los planes de la Compañía Centroamericana (Central American Company), la cual obraba basándose en las concesiones otorgadas por el reyezuelo; pero jamás el gobierno había hecho otra cosa que elevar formal protesta contra la usurpación de su territorio. Marcoleta, no obstante, empleaba toda su sorprendente energía haciendo valer los derechos de Nicaragua. White, sencillamente, se servía de él para que le sacase las castañas del fuego. Era a todas luces notorio que la empresa de Kinney tenía un mortal enemigo en la Compañía del Tránsito. A esta empresa convenía que San Juan del Norte desapareciera del mapa, y había conseguido que el gobierno perpetrara esta judiada. Pero apenas se había hecho la compañía ama absoluta del puerto cuando apareció Kinney con una propuesta para hacer resurgir el poblado, llevar gente más dinámica, y defender de manera más vigorosa que antes el derecho de autonomía de San Juan del Norte. La Compañía Centroamericana, una vez que llegara a poner firmemente el pie en San Juan del Norte, podría conceder privilegios especiales a una empresa rival y destruir el monopolio de la Compañía del Tránsito. Rumorábase asimismo que ésta tenía también proyectada la reedificación de San Juan del Norte para servirse del puerto en provecho propio. Así fue, pues, que White y sus socios decidieron frustrar a toda costa los planes de Kinney.

El resultado de esta pugna se hizo pronto efectivo. Kinney fue emplazado a comparecer ante un tribunal federal y arrestado el 27 de abril acusándosele de organizar una expedición militar contra la república de Nicaragua. Cinco días después Fabens, quien junto con Kinney había sido acusado de lo mismo, fue arrestado en Washington y llevado preso a Nueva York. Ambos fueron excarcelados bajo fianza. Fabens, al momento de su detención era todavía agente comercial de Estados Unidos, de cuyo cargo fue destituido una semana después. Señalóseles juicio para el 27 de mayo; pero cuando llegó la hora de verse el caso, John McKeon, fiscal de distrito de Estados Unidos, declaró que el gobierno, debido a la falta de testigos, no estaba preparado para ventilarlo, por lo cual podía posponer la audiencia. Los defensores alegaron que la solicitud de McKeon era sólo un subterfugio para desbaratar la expedición, ya que los gastos ocasionados por la detención del barco y el tener que dar de comer a varios centenares de hombres subía a más de dos mil dólares diarios, y que de no fallarse inmediatamente el caso, la expedición tendría que disolverse. Alegaron asimismo que McKeon no había puesto ningún interés en encontrar testigos ni tampoco podía dar sus nombres completos, y que su único propósito era hacer fracasar la empresa sin probar su ilegalidad. El juez ordenó la prosecución del juicio, pero McKeon reiteró que no podía acusar a nadie sin las debidas pruebas, y que dejaba la cuestión al criterio de la corte. Kinney y Fabens fueron exonerados.

Se anunció en seguida que los expedicionarios saldrían el 19, pero el 14 se promovió acusación contra Kinney en Filadelfia, donde también había reclutado gente. Esto lo obligó a comparecer en esa ciudad para la vista preliminar del juicio; quedó en libertad bajo fianza de \$ 4.500. Su abogado, George M. Dallas, trató en vano de que le fuese reducida. En la audiencia el fiscal federal sostuvo que Kinney estaba preparando una expedición de trescientos hombres para salir directamente de Filadelfia a San Juan del Norte, y que los halagaba prometiéndoles nombramientos de orden

civil y militar. (1). Este embrollo de Filadelfia ocasionó nueva posposición, y estando Kinney fuera de Nueva York dos comerciantes de esa ciudad lo demandaron por deuda de mercaderías que le habían vendido diecisiete años atrás, antes de emigrar él a Texas. (2). White y Marcoleta estaban resueltos a acabar con Kinney a fuerza de pleitear, pues sabían que cada día transcurrido le acarrearba grandes gastos y suscitaba creciente desmoralización entre sus hombres. Los enemigos de la empresa hasta recurrieron a la difamación propalando el chisme de que una bella y rica joven neoyorquina iría con Kinney a Nicaragua en viaje de luna de miel, cuando todos sus amigos sabían que tenía esposa en Texas. (3).

Entre tanto, tres vapores del gobierno y un guardacostas de la aduana en estrecho cerco bloqueaban desde el 24 de mayo al **United States** para impedir que Kinney saliera furtivamente. Obedecía esto a órdenes expedidas de Washington en donde se supo que el vapor zarparía el 26.

A Fabens y Kinney se les volvió a señalar juicio para el 5 de junio en Nueva York, y al no comparecer ninguno de los dos se les declaró en rebeldía por desacato a la corte, lo cual fue causa de orden de captura contra ambos. Se les detuvo al día siguiente, y al dar excusas satisfactorias por su no comparecencia, se les puso en libertad bajo palabra, ordenándoseles presentarse al día siguiente para la vista de su caso. Fabens se personó el día indicado y también al siguiente, pero Kinney no apareció por ningún lado. El gobierno pidió que la vista fuese pospuesta para el 8 cuando pudiesen ser procesados, y ahí terminó todo porque Kinney iba ya mar afuera.

La historia de la evasión de Kinney puede resumirse así: con el fin de desviar la atención de sus movimientos orga-

(1) **Daily News**, Filadelfia, 22 de mayo de 1855.

(2) **Herald**, Nueva York, 29 de mayo de 1855.

(3) **Herald**, Nueva York, 11 y 18 de mayo de 1855.

nizóse un mitin en su apoyo para la noche del 5 en el muelle donde el **United States** estaba atracado. El organizador del mitin fue John Graham, propietario del vapor y hombre a quien la Junta Revolucionaria de Cuba en Nueva York tenía en mucho. Parece que Graham se había hecho muy popular el invierno anterior merced a generosos donativos a los pobres. Este mitin sería de trabajadores invitados a llegar a protestar por el mal trato que su benefactor recibía de las autoridades. Una multitud —de tres mil hombres dijeron los diarios— se congregó en el muelle del barco, cerca del cual se había levantado una tribuna para los oradores. Después de llamar al silencio e imponer el orden comenzó el acto con la lectura de una declaración de protesta contra la ingerencia del gobierno que había paralizado los negocios de Graham obligándolo a despedir a muchos mecánicos. Varios amigos hablaron en pro de Kinney y de Graham; luego la multitud se disolvió para volver a reunirse otro día. Circulaba el rumor, lanzado quizá exprofeso, de que mientras se efectuara el mitin el vapor soltaría amarra. Esto atrajo un mayor gentío del que normalmente llegaría. En el mismísimo momento del mitin Kinney y trece compañeros salían sigilosamente de la bahía a bordo de la goleta **Emma**. Tal vez los promotores del mitin fueran víctimas inocentes de hombres más astutos, pero según todas las apariencias fue cuidadosamente planeado hasta en sus más mínimos detalles, a fin de hacer seguir una pista falsa a las autoridades. (1).

El bloqueo del **United States** no fue levantado cuando se supo que Kinney se había evadido, pues se temía que el barco le siguiera con el resto de los expedicionarios. Fabens y Fletcher Webster se fueron a Washington donde desplegaron toda clase de actividades en su afán de obtener la liberación del barco, pero el gobierno permaneció impasible. (2).

(1) **Herald**, Nueva York, 6, 7, y 17 de junio de 1855.

(2) **Herald**, Nueva York, 24 de junio de 1855.

Veamos ahora cuáles eran los verdaderos móviles de la empresa de Kinney. ¿Era tan sólo un agente colonizador, como públicamente proclamaba, o un aventurero ambicioso que trataba de crear un nuevo estado a expensas de las caóticas repúblicas de la América Central? El diario **Flag**, de Brownsville, con fecha 5 de mayo publicó una carta, al parecer de él, para un amigo de Texas que reprodujeron profusamente otros periódicos. No hay razón para dudar de su autenticidad. En ella Kinney resume sus planes de la manera siguiente: "Bastan sólo unos pocos centenares de americanos, y si de Texas mejor, para apoderarse de todo el país. Tengo concesiones de tierras, y en suficiente extensión, para comenzar a actuar en forma segura y legal. Pienso establecer un buen gobierno; el resto vendrá por añadidura". Si bien el gobierno jamás pudo probar en los tribunales que la empresa de Kinney fuera una expedición militar contra una nación amiga, la opinión general era de que sí, y todo robustece ese parecer. Débese por tanto considerar a Kinney y a sus hombres como filibusteros americanos. Mucho peso tuvo entonces la creencia de que Walker y Kinney actuaban en concierto; pero acontecimientos posteriores demostraron que más bien eran rivales.

La noticia de la llegada de Kinney no produjo excitación alguna entre la embotada población de San Juan del Norte. El morriñoso poblacho, tras el castigo infligido por Hollins, estaba aún más desolado. Nadie creía allí que quinientos hombres de raza blanca pudieran vivir mucho tiempo en esa región olvidada de Dios. La mala suerte persiguió a Kinney y a sus trece compañeros del **Emma**. La goleta encalló cerca de la Isla del Turco, y el grupo, después de muchas penalidades, pudo al fin llegar a San Juan del Norte en un vapor inglés. Pero su líder era ya un hombre arruinado. Había gastado hasta su último real y no se vislumbraban perspectivas de que pudiera recibir nueva ayuda de Estados Unidos, donde el gobierno seguía en sus trece y la Compañía del Tránsito le era siempre hostil. Pero él no perdió la esperanza. Los citados porteños lo aceptaron co-

mo líder, convencidos de que ningún cambio podría empeorar su ya calamitosa situación. Así fue que en mítines celebrados el 6 y el 7 de septiembre de 1855 se instauró un gobierno provisional erigiéndose Kinney en gobernador civil y militar. Se hizo una selección de cinco entendidos para que formularan una nueva constitución, la que habría de ser ratificada por votación popular. En el interín, la vieja constitución, moldeada en la de Estados Unidos, serviría de base para instituir el gobierno provisional. Kinney había llevado consigo una imprenta, la cual montó, y el 15 de septiembre salió a luz el primer número de un periódico bisemanal llamado **The Central American**. El objetivo primordial de ese órgano era dar a conocer la abundancia de recursos naturales del país a fin de atraer inmigrantes. Tienen, no obstante, cierto aire de humor melancólico los anuncios, en caracteres grandes y floridos, de comerciantes, abogados, escuelas, tiendas, médicos, hoteles, y también casas de regocijo; pero todo eso no era sino producto de papel y tinta de imprenta, así como de una vívida imaginación. (1). Escogióse a un grupo de funcionarios que cooperarían en asuntos administrativos con el gobernador. Haly, uno de los socios de los hermanos Shepherd, fue nombrado Presidente de la Corte Suprema y a Samuel Shepherd, Jr., le hicieron miembro del consejo municipal. Había entre otros funcionarios un secretario de gobierno, un capitán y recaudador de aduanas, un fiscal del estado, un director general de correos, un registrador de la propiedad, un capitán preboste, un administrador de aduanas, y dos editores. (1). Como puede verse, el número de funcionarios era casi igual al de inmigrantes. Antes de salir para San Juan del Norte Kinney dispuso que sus agentes en todas partes de Estados Unidos publicaran anuncios acerca de su proyecto y reclutaran emigrantes, pero no consiguió nada. Los representantes del gobierno británico, forjadores de la pseudoautonomía de San Juan del Norte, se negaron a reconocer al nuevo gobierno provisional. Entre tanto, la expedición de Walker que ya había entrado a Nicaragua por

(1) Muchos periódicos americanos reprodujeron párrafos del de Kinney. Ver, por ejemplo, *Alta California*, 4 de noviembre de 1855.

el Pacífico empezaba con éxito. Kinney, en cambio, estaba enfermo y económicamente liquidado; algunos de sus acompañantes lo abandonaron para probar fortuna bajo la estrella ascendente de Walker. Mas a pesar de los reveses Kinney, como filibustero de buena pasta que era, se aferraba a sus propósitos. Su consocio Fabens fue a unírsele a San Juan del Norte, y a fines de año buscaron a Walker para ofrecerle su cooperación. Esta era su última esperanza, y, como se verá más adelante, sólo le dejó una amarga desilusión.

---

[1] **Nicaragua**, por Stout, Pág. 176 y otras.



## CAPITULO X

### La Falange Americana

Walker y Kinney iban en alta mar a un mismo tiempo, aunque por distintos rumbos, con destino a Nicaragua. El **Vesta** hizo un viaje largo y tedioso, pero, después de todo, sus pasajeros tuvieron mejor suerte que los naufragos del **Emma**. El 16 de junio de 1855 los cincuenta y ocho filibusteros desembarcaron en El Realejo, puerto el más septentrional de Nicaragua, y al llegar a León, Walker fue gratamente recibido por Castellón. Eran momentos en que la fortuna del partido democrático iba de mengua. A la partida de recién llegados llamósele Falange Americana, y a su jefe se le dio grado de coronel, como ya le llamaban desde su invasión a Baja California. Walker organizó dos compañías; Achilles Kewen fue nombrado teniente coronel. Crocker mayor, y Hornsby capitán. La mayoría de los falanginos (como el vulgo dio en llamarles) se naturalizaron nicaragüenses, toda vez que, conforme a la constitución de Nicaragua, bastaba con que un individuo nacido en cualquiera de las repúblicas americanas manifestara su deseo de naturalizarse para que obtuviera la ciudadanía del país. Walker trazó en seguida planes para apoderarse de la vía del Tránsito con el propósito de aumentar sus fuerzas enganchando aventureros que al cruzar el istmo quisieran incorporarse a la Falange. Así pues, el 23 de junio reembarcó a sus hombres en el **Vesta**, y con un refuerzo de ciento diez soldados nicaragüenses puso proa al Sur. Echaron anclas dieciocho millas al Norte de San Juan del Sur y tomaron el camino de Rivas, ciudad situada pocas millas al Norte de la vía del Tránsito y como a la mitad del camino entre La Virgen y San Juan del

Sur. Walker tenía forzosamente que ocupar la ciudad si quería controlar la vía. Los legitimistas, según sospechó siempre Walker, se habían enterado de su movimiento por traicionera información suministrada a ellos por el General Trinidad Muñoz, General en Jefe de las fuerzas democráticas a quien disgustaba que Castellón se sirviera de los americanos, y quien, además, en El Realejo puso muchos obstáculos a su salida. Castellón había prometido a Walker doscientos soldados, y el hecho de que al fin sólo le dieran la mitad confirmó la sospecha de Walker sobre la perfidia de Muñoz.

A eso de medio día del 29 los filibusteros atacaron Rivas. Los soldados nicaragüenses que reforzaban a Walker huyeron a los primeros disparos, dejando a los cincuenta y cinco americanos frente a una fuerza de más de quinientos hombres. Los filibusteros se guarecieron en varias casas, en donde durante cuatro horas los legitimistas los tuvieron acorralados. Los rifles americanos hicieron estragos en las filas contrarias, pero los dos más altos oficiales de Walker, Kewen y Crocker, murieron en la lucha; y otros tres oficiales Anderson, De Brissot, y Doubleday, se hallaban heridos. Cinco de sus hombres habían muerto y doce estaban heridos, así que sólo quedaban treinta y ocho para pelear contra una fuerza abrumadora. Luego los legitimistas prendieron fuego a las casas que servían de refugio a los filibusteros. No le quedaba pues a Walker otro camino que tocar la retirada. Y entonces los sitiados, volando tiros y pegando gritos rompieron de improviso con gran ímpetu en las calles. Los legitimistas, desconcertados ante el inesperado arranque dejaron que los filibusteros salieran con la pérdida de sólo un hombre más. Cinco de los heridos lo estaban de tanta gravedad que no pudieron seguir a sus compañeros. Los nicaragüenses los remataron y luego quemaron sus cadáveres. Las bajas legitimistas fueron diez veces mayores que las de los filibusteros. Pero Crocker y Kewen eran hombres que Walker no podría reponer jamás. El primero había soportado junto con Walker todas las penalidades de la campaña de Baja California, y dentro de su fría y taciturna ma-

nera el líder filibustero había llegado a quererlo casi como a un hermano. (1).

Con los sobrevivientes de la batalla pudo Walker a duras penas llegar a San Juan del Sur, por cuya calles desfilaron en la más deplorable situación; unos sin sombrero, otros descalzos, y otros más renqueando, y todos hambrientos y desastrados. Y aun cuando su porvenir parecía sombrío, en el puerto encontraron a dos hombres que se incorporaron a la Falange. (2). El **Vesta** tenía órdenes de cruzar frente al puerto, pero al no aparecerse allí ni en los contornos Walker obligó a la goleta costarricense **San José**, que acababa de arribar, llevarlo a El Realejo con su tropa. El capitán los recibió cortésmente, sobre todo cuando se le dijo que su barco podía verse en dificultades en aquel puerto por haber traído recientemente de Guatemala al renombrado General Santos Guardiola, militar hondureño que llegó a ayudar a los legitimistas contra los demócratas. Mar afuera dieron alcance al **Vesta** al que se pasaron los filibusteros. Llegaron a El Realejo el 1 de julio, dos días después de lo de Rivas.

Walker presentó a Castellón un informe por escrito dándole cuenta de todo lo ocurrido; acusaba abiertamente de mala fe a la tropa nicaragüense aliada, y atribuíase su defección a maquinaciones del general Muñoz. Exigía se investigara la conducta de ese militar, y decía que si no se disipaban las sospechas que sobre él recaían la Falange se iría de Nicaragua. Castellón envió al Doctor Livingston, americano residente en León, a dar explicaciones a Walker rogándole al mismo tiempo que no lo abandonase. Walker, sin embargo, seguía fingiéndose agraviado en su tienda de campaña, o más propiamente dicho en su camarote del **Ves-**

- (1) En este relato de lo que se ha dado en llamar "la primera batalla de Rivas", me he atenido a la narración del propio Walker, la que es notablemente exacta y reconocida como correcta por un escritor tan hostil como el historiador Doctor Montúfar. Ver **La Guerra de Nicaragua**, Cap. 2, por Walker; **Walker en Centro América**, por Lorenzo Montúfar, Págs. 69 a 78 (Guatemala, 1887); y **Walker's Expedition**, por Wells, Págs. 57 - 55.
- (2) Walker quiso perpetuar su memoria dando sus nombres: Peter Burns, irlandés, y Henry McLeod, tejano.

ta, pareciendo dispuesto a irse de un momento a otro. Mas esto estaba muy lejos de ser así. Su verdadero objeto era dar a sus hombres un descanso muy necesitado y a sus heridos tiempo para curarse, así como hacer ver a Castellón cuán necesaria le era la cooperación americana. Diez días pasaron hasta que Walker accedió a volver con la Falange a León, la capital democrática, cuyos habitantes esperaban atemorizados el ataque de los Legitimistas. Los agradecidos demócratas facilitaron a Walker caballos y carretas, y los heridos fueron bien atendidos en Chinandega. Allí, durante algunos días, los falanginos se dieron la gran vida.

En su viaje a León Walker volvió a verse con su viejo amigo Byron Cole, quien después de haberle enviado su contrato se había quedado varias semanas esperando la llegada de los filibusteros, hasta que perdida toda esperanza se fue tras de Wells a la región minera de Olancho, en Honduras. Al saber la llegada de Walker voló de vuelta a León; llevaba con él a un ex-oficial de caballería prusiano. Bruno von Natzmer, cuyo conocimiento del idioma y del país hacía de él un hombre valioso para el jefe de la Falange. Estas dos adquisiciones compensaban en algo la pérdida de sus leales y aguerridos hombres de Rivas.

Disipado ya el temor de un ataque legitimista a León, propuso Walker un segundo ataque a la ruta del Tránsito, pero de nuevo encontró oposición del general Muñoz quien quería dividir a los filibusteros en escuadras de diez hombres interpolándolas entre las compañías de soldados nicaragüenses, y marchar sobre Granada. Pero viendo Walker que los hijos del país se negaban a apoyar sus planes, ordenó a sus hombres prepararse para retornar a Chinandega; y pidió caballos y carretas. Hízose caso omiso de la solicitud, y en cambio se mandaron a acantonar trescientos cincuenta soldados nicaragüenses frente al cuartel de la Falange. La amenaza de un choque era inminente, por lo que Walker envió a Castellón un ultimátum conminándole a retirar las tropas en el término de una hora, pues que de lo

contrario, decía, las consideraría hostiles y se vería obligado a proceder conforme las circunstancias. Y se hizo lo que él quería: los democráticos desalojaron el local y se facilitaron caballos y carretas a los filibusteros. Estos, al salir, se fueron espiando atentamente todo movimiento sospechoso de parte de sus ex-aliados. Castellón, por supuesto, se alegró de que se fueran.

Estas dificultades eran presagio de otras más serias que habrían de presentarse. Cuando Walker llegó, los demócratas sabían que sin su apoyo estaban perdidos, y por cierto tiempo vieron en la Falange su única salvación. Pero luego se dieron cuenta de que sus ideas y las de Walker distaban mucho de concordar; ellos, que estaban seguros de vencer al enemigo con ayuda extranjera, descubrieron muy pronto que lo que el jefe de la Falange pretendía era americanizar a Nicaragua. Los líderes democráticos desconocían la magnitud del plan que Walker rumiaba desde antes de irse a Nicaragua, pero ahora sí podían ver con claridad que él no iba a desperdiciar su tiempo luchando en provecho de ellos únicamente. La meta inmediata de Walker era la ruta del Tránsito en donde podía reclutar voluntarios. A los demócratas interesaba sólo defender a León y atacar a Granada, el más poderoso bastión del enemigo; la campaña del Tránsito era algo que jamás pensaban ellos emprender. Esta diferencia de ideas, que muy pronto se manifestó, fue la causa fundamental de la discordia surgida posteriormente entre filibusteros y demócratas. Mientras los falanginos en Chinandega ocupados en los preparativos de iniciar su planeada campaña en el departamento de Rivas, Byron Cole medía con sus pasos de arriba para abajo, las calles de León afanado en obtener de Castellón dos cosas importantes: ahora que ya Walker y sus hombres estaban fuera del alcance de la ley de neutralidad de Estados Unidos, podía quitarse la careta del contrato de colonización, con arreglo al cual actuaba. Así pues, Cole obtuvo un nuevo contrato. Este autorizaba a Walker reclutar trescientos americanos para el servicio militar en Nicaragua, con sueldo mensual de cien dó-

lares más un donativo de quinientos acres de tierra al terminar la campaña. La otra tajada que Cole obtuvo, y que entonces tenía consecuencias imprevisibles, fue conseguir de Castellón plenos poderes para que Walker solucionara la querrela que por cuestiones de cuentas había surgido entre la República de Nicaragua y la Compañía Accesoria del Tránsito. Las posteriores relaciones de Walker con esta corporación constituye el aspecto más importante de toda su carrera.

A mediados de agosto, sin que Castellón autorizara la expedición, Walker llevó a sus hombres a El Realejo y los embarcó en el **Vesta**. Un indio llamado José María Valle, ex-subprefecto de Chinandega, tan admirador de los filibusteros como enemigo de los legitimistas, accedió a acompañar a Walker en su jornada a Rivas, y para ello comenzó a enganchar gente. Castellón le ordenó abstenerse, pero él no hizo caso y reunió más de ciento sesenta hombres que llevó a El Realejo. Walker simuló preparar viaje a Honduras que estaba en guerra con Guatemala. El presidente hondureño, General Trinidad Cabañas, había pedido ayuda a los democráticos contra sus enemigos en recompensa por servicios prestados el año anterior a Castellón, lo cual sirvió para dar verosimilitud a la estratagema de Walker. Pero no tenía él, en realidad, la menor intención de abandonar su plan del Tránsito. De modo que el 23 de agosto, a pesar de la terminante orden de Castellón de regresarse a León, partió para San Juan del Sur acompañado de Valle y ciento veinte nicaragüenses. Este su aliado había perdido ya la cuarta parte de su tropa a causa de deserciones y de los estragos del cólera, peste contra la cual hasta entonces los filibusteros habían resultado inmunes.

Bien puede verse que al emprender su segunda expedición a la ruta del Tránsito, Walker actuaba en franca desobediencia a su superior, iniciando de esa manera una revolución de su propia cuenta. Es interesante notar la rapidez con que adoptó las tácticas revolucionarias de los caudillos

hispanoamericanos; pero no nos sorprendamos, él simplemente se adaptaba al ambiente. No existía en Nicaragua por aquellos días un poder soberano al cual respetar o acatar; de suerte que la desobediencia a un dignatario nominal no podía en rigor ser considerada una traición. Mas con todo, no debe pasarse por alto el hecho de que para justificar más tarde su conducta Walker siempre afirmó que había ido a Nicaragua invitado expresamente por Castellón. Mediante este aserto reconocía la autoridad de Castellón como Director Supremo del Estado; pero su conducta no concuerda con tal afirmación. En otras palabras, si llegó a Nicaragua invitado formalmente por el director supremo del gobierno democrático, actuaba de mala fe yéndose a la ruta del Tránsito sin su autorización.

A poco de haber botado anclas en San Juan del Sur supo Walker que allí se encontraba, en viaje a San Francisco después de visitar al gobierno legitimista en Granada, nada menos que aquel ilustre de Parker H. French. Nunca se sabrá a qué llegó a Granada. Puede que hubiera tratado de obtener de los legitimistas un contrato similar al de Cole; debe por lo menos haber recurrido a ese pretexto para entrar en pláticas con los líderes. Considerándosele pues relacionado con los intereses de los legitimistas, no tenía nada que tratar con Walker. A pesar de lo cual el habilidoso bribón se las ingenió para hacerse llevar preso al **Vesta**. Allí explicó a Walker que había ido a Granada con el propósito de averiguar con qué defensas contaban los legitimistas, y pasó a informarle de todo cuanto había visto. Walker no pareció interesado en el relato ni en preguntar nada de nada, pero sí resolvió servirse de la mejor manera de ese hombre enviándolo a San Francisco a reclutar una compañía de setenta y cinco combatientes.

Súpose en San Juan del Sur que en la ciudad de Rivas estaba acuartelada una numerosa tropa legitimista y que Guardiola se pondría pronto al frente de ella. Acababa de ser derrotado por Muñoz en el Norte del país y había llegado

huyendo a Granada. Oíase jurar que se vengaría en los filibusteros echándolos al mar. No queriendo permanecer a la defensiva únicamente ni dejar que el ocio desmoralizara a sus hombres, Walker los hizo caminar la noche del 2 de septiembre sobre la ruta del Tránsito desde San Juan del Sur a la bahía de La Virgen. Estando allí a la mañana siguiente preparando el rancho, fueron atacados por seiscientos legitimistas con Guardiola a la cabeza. Había éste salido de Rivas la misma noche, y al llegar a cierto punto de la ruta del Tránsito por donde los filibusteros acababan de pasar, contramarchó en seguimiento de ellos hasta La Virgen. Los hombres de Walker pelearon, estrechados de espaldas al lago, y sin retirada posible filibusteros y aliados nicaragüenses, luchando hombro a hombro, se mantuvieron a pie firme. La victoria fue de las fuerzas democráticas. No murió un solo filibustero, pero sí dos de sus aliados. Sesenta cadáveres legitimistas quedaron en el campo de batalla donde también dejaron ciento cincuenta fusiles. Durante el combate Walker fue derribado por una bala fría que le dio en la garganta, y otra le hizo trizas un legajo de cartas de Castellón que llevaba en una bolsa de su levita. Ante la sorpresa de las tropas nicaragüenses Walker ordenó que a los enemigos heridos se les atendiera con el mismísimo esmero que a sus propios hombres; a nadie asombró esto más que a las mismas víctimas contrarias que esperaban, conforme a la costumbre criolla, ser fusilado o degollados allí mismo.

En la tarde siguiente al día del combate la Falange regresó a San Juan del Sur. La noticia de su triunfo sumó nuevos partidarios a sus filas. Redactóse el parte de la victoria que fue enviado a Castellón, pero cuando la noticia llegó a León el Director Provisorio estaba entre la vida y la muerte; expiró una hora después víctima del cólera. Su sucesor, don Nazario Escoto, felicitó a las fuerzas triunfantes y prometió enviarles la ayuda que pudiera. Pero añadía que la propagación del cólera dificultaba el enrolamiento de voluntarios, de verdaderos voluntarios como los que quería Walker.



Recién llegado a San Juan del Sur, Walker tuvo que imponer una exacción de guerra a los principales comerciantes para el sustento de la tropa. Al cabo de un mes le llegó ayuda de Estados Unidos. El 3 de octubre entró al puerto, con procedencia de San Francisco, un vapor de la Compañía del Tránsito con treinta y cinco voluntarios al mando del Coronel Charles Gilman, el cojo de la expedición a Baja California, cuya terrible experiencia en esa campaña no había enfriado su fervor filibustero. Con Gilman llegó también otro veterano de aquella misma expedición y que ha figurado en estas páginas, el capitán George R. Davidson. (1). Pero la aportación más valiosa que llevó el vapor, en lo tocante a los intereses económicos de Walker, no fueron los reclutas sino un escocés: Charles McDonald. Gilman se lo presentó como el amigo de C. K. Garrison, gerente en San Francisco de la Compañía Accesorio del Tránsito. (2). Consecuencia de esta entrevista sería una serie de acontecimientos relacionados con el futuro de la causa filibustera. La llegada de McDonald fue para Walker más que grata, pues ello revelaba que había en Estados Unidos un grupo de financieros que estaban dispuestos a ayudar a los americanos que quisieran echar raíces en Nicaragua.

Ni la buena suerte ni las desdichas vienen nunca solas. El mismo día que llegaron Gilman y McDonald entraron a San Juan del Sur treinta y cinco voluntarios democráticos de León; así cumplía su palabra al nuevo director provisorio. Contaba Walker ahora con doscientos cincuenta combatientes, de los cuales ciento cincuenta eran nicaragüenses. Ya podía emprender una fuerte ofensiva.

- 
- (1) Charles Gilman, nacido en Baltimore, había emigrado a California y en 1852 se afilió al colegio de abogados del estado. Davidson era originario de Frankfort, Kentucky. En la guerra méxico-americana peleó con el grado de teniente; poco después se fue a California. Ambos murieron al cabo de dos meses de haber llegado a Nicaragua. Tomado del *Herald*, Nueva York, 14 de enero de 1856.
- (2) *La Guerra de Nicaragua*, Pág. 124, por William Walker (EDUCA, 1970).

## CAPITULO XI

### La toma de Granada

Alentado Walker por el visible interés que en sus planes tenían los directivos de la Compañía Accesoría del Tránsito, resolvió asestar un golpe magistral, el que en verdad fue uno de los pocos de su carrera dignos de un verdadero general. Estando en Rivas el total de las fuerzas legitimistas, dedujo que Granada, unas treinta millas al Norte, estaría prácticamente indefensa. Pensó entonces que si se iba a la bahía de La Virgen y embarcaba a su tropa en uno de los vapores de la compañía, podría fácilmente acercarse a la capital legitimista y tomaría antes de que su pequeña guarnición advirtiera el movimiento. Así pues, el 11 de octubre se dirigió al puertecito lacustre de La Virgen en donde se apoderó del vapor La Virgen y a la tarde siguiente tenía ya a todos los filibusteros a bordo. Por la noche, con sus luces apagadas, el vapor cruzó frente a Granada y ancló tres millas al Norte de la ciudad donde desembarcó a la gente; a las tres de la mañana del 13 marcharon a pie sobre la capital legitimista. Con los primeros indicios de la mañana llegaron a las rondas y en cuestión de minutos la ciudad era suya. La pequeña guarnición, tomada de sorpresa, disparó unos cuantos tiros y echó a correr. Bien atrincherado en la capital del enemigo, Walker era prácticamente ya amo y señor de Nicaragua. Liberó a unos cien prisioneros políticos, muchos de los cuales cargaban cadenas, con lo cual se granjeó más aún la simpatía de los democráticos. Pero, por otro lado, el no permitir que los soldados saquearan la odiada ciudad ni que saciaran su venganza en prominentes legitimistas, provocó el enojo de muchos de sus parciales.

Al otro día, domingo, Walker y varios de sus oficiales asistieron a una misa de ocho y escucharon un sermón del Padre Agustín Vijil, quien exhortó a los fieles a conservar la paz y la concordia. Durante toda su campaña en la América Central Walker se esforzó siempre por mantener buenas relaciones con el clero, pues bien sabía cuánto pesaba su influencia en los países hispanoamericanos. Las historietas de profanación de templos propaladas por sus enemigos y respaldadas por historiadores antagónicos, son puros infundios. (1). Ese mismo día se reunió la municipalidad que en sesión plena aprobó la resolución de ofrecer la presidencia de la república a Walker. El, naturalmente, declinó el ofrecimiento por considerar que no podía aceptar lo que no tenían ellos derecho a dar, sugiriendo en cambio que se la ofrecieran a Ponciano Corral, General en Jefe de las fuerzas legitimistas con quien quería entrar en arreglos. (2).

Entre tanto, se interesó en buscar la manera de establecer la paz. A ese fin se envió una delegación a la ciudad de Rivas con el encargo de convencer a Corral de la conveniencia de poner término a las hostilidades. Mister John H. Wheeler, el ministro de Estados Unidos, habiendo aceptado también interponer sus buenos oficios, acompañó a los delegados. Corral se negó a negociar con los comisionados nicaragüenses, y Mr. Wheeler no sólo no pudo verse con el general, sino que fue objeto de muchos vejámenes. Mientras tanto, el líder legitimista escribió varias cartas a Walker manifestándole el deseo de entenderse personalmente con él, pero el jefe filibustero se hizo el desentendido.

Ciertos acontecimientos, sin embargo, obligaron a Corral a deponer su actitud. Cuatro días después de la toma de Granada, llegó a San Juan del Sur el vapor de San Francisco con Parker H. French y sesenta filibusteros. Uno de ellos era Birkett D. Fry, soldado de la guerra méxico-americana.

(1) Véase, por ejemplo, **Central America**, Vol. III, nota a la Pág. 356, por Bancroft.

(2) Senate Ex. Doc. 68, 34 Cong. 1 Sess.

cana a quien French, con su característica torpeza, daba el grado de coronel sin autorización de Walker ni de nadie. French seguía siendo el megalómano de siempre. Dispuso en seguida salir para La Virgen, y lo hizo sin ningún tropiezo, aunque tuvo la suerte de librarse de una emboscada que bien pudo tenderle el enemigo acuartelado ahí no más en Rivas. Llegado a La Virgen embarcó a los filibusteros en un vapor para ir a tomarse el puerto y fortaleza de San Carlos que domina la embocadura del Río San Juan, desagadero del lago en el Atlántico. Salieron los filibusteros junto con los pasajeros; entre estos últimos había muchos niños y mujeres. Amagaron la fortaleza, pero viendo que no podrían rendirla con sólo el cañón de bronce que llevaban, pusieron proa hacia Granada. Después de desembarcar allí, el vapor regresó con sus pasajeros a La Virgen, puesto que hubiera sido tontería, después del intento de tomarse San Carlos, tratar de entrar en el río. Alojóse a los doscientos cincuenta pasajeros en los edificios de la compañía. En seguida llegaron los legitimistas atacándolos a tiros. Mataron e hirieron a varios; pasajeros neutrales y filibusteros hostiles eran casi lo mismo para ellos. A más de esto, cuando el otro vapor de la compañía hubo remontado el río con pasajeros procedentes de la costa atlántica de Estados Unidos y se acercaba a San Carlos, fue cañoneado; una mujer y un niño resultaron muertos. Esto motivó la suspensión temporal del tránsito a través del istmo, y para proteger a los pasajeros se les llevó a Granada. (1). French y Fry, en su deseo de destacarse, habían sido causantes de muertes y sufrimientos de mujeres y de niños, y encima de todo casi echan a perder los planes de Walker provocando el cierre de la ruta del Tránsito. Mas con todo, la situación de Walker era tal que no le permitía proceder contra ellos; hizo pues caso omiso de tan grande estupidez y más bien culpó a los legi-

(1) Del Comodoro Paulding al Secretario de Marina Dobbin, 21 de diciembre de 1855, y 22 de enero de 1856; Manuscritos de los Archivos del Departamento de Marina, Flota del Caribe I, Págs. 98, 116, 120, 121; del Ministro Wheeler al Secretario de Estado Marcy, 23 y 30 de octubre de 1855, Manuscritos del Departamento de Estado, Oficina de Indices y Archivos, Despachos, Nicaragua, II.; Senate Ex. Doc. 68, 34 Cong., 1 Sess., Págs. 22 - 32.

timistas, a quienes resolvió castigar en forma típicamente nicaragüense. Escogió a don Mateo Mayorga Quadra, Ministro de Relaciones exteriores capturado en la toma de Granada y quien tenía la casa del ministro Wheeler por cárcel, para vengar en él la muerte de los americanos. Era don Mateo el personaje legitimista de más relieve en poder de Walker, y lo mandó fusilar en la plaza mayor al amanecer del 22. Para ejecutar tan repugnante exceso fue escogido un pelotón de soldados leoneses que parecían gozosos de verse ante la oportunidad de derramar sangre granadina. Walker actuaba como discípulo aventajado en el arte de gobernar al uso hispanoamericano.

De Granada se envió un residente francés a donde Corral, quien se hallaba en Masaya, con la noticia y las razones del por qué de la ejecución de Mayorga, notificándosele además que Walker tenía en rehén a destacadas familias granadinas que responderían por los desafueros que en adelante cometiesen los legitimistas. Esto surtió el efecto deseado. Los familiares de la mayoría de los oficiales de Corral eran granadinos; todos ellos comenzaron entonces a hablar de paz. El 23 por la mañana los dos jefes se abocaron en Granada donde firmaron un convenio de paz entre legitimistas y democráticos; también se convino en crear un gobierno provisional en que estarían representados ambos partidos. (1). Nombróse presidente provisorio a don Patricio Rivas, hombre de edad madura y de tendencia legitimista grato a todos por sus moderadas ideas políticas. Corral quedó de ministro de guerra, y Walker de general en jefe del ejército de la república. Suprimiéronse el emblema blanco de los legitimistas y el rojo de los democráticos; en su lugar todas las tropas llevarían en adelante sólo una cinta azul con este lema: "Nicaragua Independiente". (2).

- 
- (1) Véase el texto de este convenio en Senate Ex. Doc. 68, 34 Cong., 1 Sess.  
(2) De Wheeler a Marcy, 30 de Oct. de 1855, Manuscritos del Departamento de Estado, Oficina de Índices y Archivos, Despachos, Nicaragua II; *La Guerra de Nicaragua*, Págs. 125 - 135, por Walker; *Walker's Expedition*, Págs. 77 - 82, por Wells.

Vemos aquí otra prueba de la rápida adaptación de Walker a los métodos políticos de su patria adoptiva. El y su adversario en el campo de batalla negociaron al margen de los gobiernos a los cuales servían, y se unieron a fin de encontrar un tercero en discordia que tomara el lugar de tales gobiernos. Ni Corral ni Walker tenían derecho a crear un nuevo gobierno ni tampoco a poner presidente, pero Walker dice en su libro que actuó en su carácter de general en jefe cuyo actos quedaban sujetos a la ratificación de su gobierno. Y todo fue ratificado pero no legalmente sancionado. El nuevo gobierno presidido por el señor Rivas era, por tanto, producto de una revolución, como también lo habían sido los dos recién suplantados, ya que debía su existencia únicamente a la fuerza de las armas. Y puesto que la guerra no había dado la supremacía a ninguno de los partidos, no podía establecerse la legitimidad de ninguno de los dos gobiernos preexistentes. Si el partido de Walker hubiera triunfado a la redonda, el nuevo gobierno, para ser legal habría tenido que instaurarse con arreglo a la constitución de 1838. Y si los triunfadores hubieran sido los legitimistas, el nuevo gobierno habría sido legal sólo ajustándose a la constitución de 1854. Pero como ninguna de estas cosas ocurrió, el convenio Corral-Walker no pasó de ser una componenda revolucionaria, ni más ni menos.

Fue Corral quien propuso y redactó el convenio. Lo envolvió en fraseología religiosa. El texto entero, salva por una sola cláusula referente a la naturalización de los americanos propuesta por Walker, fue producto de su cabeza únicamente. Una semana después, arrodillados ambos en la catedral ante un crucifijo, juraban, puestas sus manos sobre los Santos Evangelios cumplir fielmente las estipulaciones del convenio. Pero en esos mismos instante la mente de Corral empollaba el rencor. El 25, firmado ya el documento, volvió a su cuartel general de Masaya e hizo los preparativos para entrar con sus fuerzas en Granada. Había salido de la ciudad en la creencia de que Walker licenciaría las tropas leonesas, pero cuando el 29 regresó a ella se en-

contró con que el líder filibustero, como si temiera una traición tenía en la plaza a todas sus tropas en orden de batalla. Esto, por sí solo, habría sido suficiente motivo de disgusto, si él no viniera ya fermentando designios de doblez; pero el ver juntos en formación a leoneses y filibusteros le enfureció. Sin embargo, refrenando sus pasiones se abrazó con Walker en el centro de la plaza, y luego los dos, del brazo y seguidos de sus oficiales, entraron en la iglesia donde se cantó un **Te Deum**. Al día siguiente, como ya se dijo, prestaron juramento. Corral de seguro esperaba, aparentando estar de muy buenas con Walker, suscitar en los leoneses animosidad contra el líder filibustero, pensando que ellos no considerarían aliado suyo a nadie que intimase con el enemigo común. Corral detestaba diez veces más a los demócratas que a los americanos, y procuraba servirse de éstos para librarse de aquéllos. El nuevo gabinete quedó definitivamente formado al día siguiente de la jura. No había en Granada ningún demócrata con suficientes capacidades para desempeñar un ministerio, pero ese día llegó de León el General Máximo Jerez, jefe del partido, con la noticia de que el gobierno de León había ratificado el convenio del 23, en virtud de lo cual desaparecía aquel gobierno. Walker en el acto presionó para que se diera a Jerez el más alto cargo del gabinete aún vacante, que era el ministerio de relaciones exteriores, manifestando que puesto que el jefe militar de uno de los partidos era ministro de guerra, justo sería que también el otro partido tuviera un representante con destacado cargo en el gobierno. Corral se opuso con fuerza, pero la opinión de Walker pareció racional al Presidente Rivas, y prevaleció. La copa de la amargura del jefe legitimista se había llenado hasta el borde, y al siguiente día, fresco aún en sus labios el juramento de fidelidad, escribió una carta a Guardiola, en Tegucigalpa: "Es necesario que usted escriba a los amigos advirtiéndoles el peligro en que estamos y que trabajen con actividad. Si se dilatan dos meses ya no habrá tiempo. Piense en nosotros y en sus ofrecimientos".

“Salude a la señora y mande a su amigo que verdaderamente lo estima y besa sus manos”.

(f.) P. Corral

“Adición: Nicaragua se verá perdida, perdida Honduras, El Salvador y Guatemala también si dejan que esto tome cuerpo; vengan pronto si quieren hallar auxiliares”.

Y en iguales términos escribió a don Pedro Xatruch, militar hondureño de prestigio. Cayeron ambas cartas en manos de Walker por haber sido confiadas en Managua a un prisionero democrático a quien se puso en libertad bajo condición de llevarlas a la frontera hondureña. El prisionero, ardidado por el maltrato que había sufrido a manos de los legitimistas, y sospechando que la extraordinaria condición impuesta para obtener su libertad involucraba algo grave, llevó las cartas a Granada y las entregó a Valle, aquel indio adicto a Walker. El general en jefe, en presencia de su autor, mostró las cartas al gabinete en pleno. Corral admitió su responsabilidad. En vista de que no se habían creado todavía tribunales civiles, el militar legitimista fue juzgado en consejo de guerra, cuyos miembros fueron todos americanos a petición del propio Corral. (1). Se le encontró culpable de traición y sedición, y fue condenado a muerte; pero los miembros del consejo, por unanimidad, lo recomendaron a la clemencia del general en jefe. Walker tenía ante sí tres caminos para escoger: primero, desterrar al prisionero que luego podría aglutinar a los nicaragüenses descontentos que vivían en el exterior para volver al país a perturbar la paz; segundo, encarcelarlo y provocar con ello complots destinados a libertarlo para ponerlo al frente de la lucha contra el gobierno; y, tercero, ejecutar la sentencia de muerte, para horror de los legitimistas y suscitar su resentimiento de manera pasajera o tal vez permanente, pero librando al gobierno por lo menos de un enemigo peligroso. Tras de pensarlo

(1) Hornsby actuó de presidente del consejo, Fry de fiscal, y French fue defensor del acusado.



bien resolvió Walker, a pesar de todos los ruegos, tomar este último camino. Corral era inmensamente popular en Granada, y gozaba de simpatía casi universal. Pero Walker había llegado a la conclusión de que con gente como la nicaragüense el gobierno no podía andarse con puños tibios. La subsecuente historia de esa y otras repúblicas vecinas ha demostrado hasta la saciedad que para mantener la paz y la tranquilidad en esa región es necesario el puño de hierro, y también ha justificado la cordura de la política de Walker. Así fue pues que a medio día del 8 de noviembre fue fusilado Corral, ídolo de los legitimistas. Sus simpatizadores, naturalmente, hicieron de él un mártir, y llegándose a su cuerpo caído pero palpitante aún le cortaron mechones de cabello; hubo hasta quienes empaparon pañuelos en su sangre. (1).

Al destruir Walker a un enemigo grande se hizo de miles de pequeños. Este episodio es típico de su anecdotario en Nicaragua. Y no solamente creaba nuevos opositores destruyendo otros viejos, sino que cuandoquiera que ganaba un amigo por lo general se hacía también de un nuevo enemigo. En el curso de esta obra se verá esa realidad. No podía inclinarse a una facción política de Nicaragua sin malquistarse con la otra. Si el pueblo americano veía su causa con simpatía los ingleses lo observaban con sospecha. Consiguió ayuda de los estados del Sur a costa de contrariar a sus amigos del Norte. Al ganarse el apoyo de un grupo de capitalistas americanos incurrió en la ira de un prepotente empresario que juró acabar con él. Cosas eran éstas contra las cuales nada podía hacer el líder filibustero. A falta de una explicación mejor, digamos que eran decretos del destino.

El cargo de ministro de la guerra que desempeñaba Corral recayó en un recalcitrante demócrata, Buenaventura Selva, con lo cual quedó destruida la balanza del poder entre las facciones antagónicas. Esto, por supuesto acentuó el des-

(1) Walker en Centro América, Págs. 141 - 46, por Montúfar; La Guerra de Nicaragua, Págs. 135 - 40, por Walker.

contento de los legitimistas. Todas sus tropas, las que entraron a Granada con Corral, habían sido licenciadas el 4, la víspera de descubrir Walker la traición. También había sido licenciada la mayor parte de las fuerzas democráticas, quedando sólo la Falange para el servicio militar del gobierno provisional. Walker era, por tanto, como general en jefe, el verdadero director del estado, ya que vista la angustiosa situación en que se debatía Nicaragua, la fuerza de las armas era la única base de toda autoridad. Grandes cambios se habían efectuado en el curso de dos semanas, pero al actuar con tal premura Walker dio muestras de una lamentable falta de respeto por las costumbres y susceptibilidades de un pueblo sumamente emotivo. No previó que la reacción contra tan rápida mudanza sería inevitable. Tal vez la sensación del peligro inmediato que pareció anunciarle el corazón desde el primer momento de su entrada en la plaza fuerte del legitimismo, le impidió pensar en el mañana y le obligó a ocuparse únicamente de la seguridad del momento.

A pesar de parecer que la estrella de Walker se abriantaba, su situación era en verdad crítica, y el convenio del 23 de octubre no la había mejorado. La paz había hecho volver a Granada gran número de sus inquietos vecinos contra quienes él había peleado sin lograr someterlos; y un solo disparo pudo haber provocado un estallido de violencias capaz de exterminar al puñado de americanos.

Dos acontecimientos, no obstante, parecían augurar un futuro venturoso para el régimen filibustero. McDonald, el agente de Garrison, se había ido tras de Walker a Granada, y le demostró ser amigo en las duras, ofreciéndole ayuda económica al nuevo gobierno. Debido a las perennes revoluciones las arcas del tesoro nicaragüense estaban vacías (si es que no lo estuvieron siempre así) y ningún gobierno en bancarrota puede hacerse respetar en su propia casa y en la vecina menos. Al principio Walker dudaba que McDonald tuviera suficientes poderes para hacer efectivo el ofrecimiento de Garrison, como era anticiparle a buena cuenta veinte

mil dólares. Quizá le pareció que no podría ser verdad tanta belleza. McDonald mostró a Walker un poder, como abogado de Garrison, embozado en terminología vaga, que lo autorizaba para actuar como su agente general en Nicaragua; pero el general en jefe, con cautela de abogado, no se convenció hasta haber hablado con Gilman respecto de las relaciones personales existentes entre el funcionario de la Compañía del Tránsito y su agente. Convencido al fin de la autenticidad de los poderes de McDonald, Walker aceptó la oferta. El dinero le fue inmediatamente entregado, tomando McDonald esa cantidad de un cargamento de oro procedente de California. Libró a los propietarios del oro letras de cambio contra Charles Morgan, gerente de la Compañía del Tránsito en Nueva York, por el valor de la cantidad tomada, y las letras fueron aceptadas. Este gesto demostró que los gerentes de la Compañía del Tránsito en Nueva York y San Francisco confiaban en que Walker podría promover sus intereses, porque de otro modo, es decir por pura largueza, jamás le hubieran concedido un anticipo de veinte mil dólares. El préstamo estaba garantizado, puesto que el gobierno de Nicaragua se comprometió a amortizarlo con los pagos anuales que la compañía hacía al estado a cuenta de la concesión de la ruta del Tránsito. (1).

Otro suceso al parecer favorable fue el reconocimiento que el 10 de noviembre otorgó el Ministro de Estados Unidos John H. Wheeler al nuevo gobierno. Sin embargo, dos días antes de esto el Secretario de Estado Marcy había enviado instrucciones a Wheeler de abstenerse de todo trato con el nuevo régimen hasta que de manera indiscutible demostrase ser un gobierno **de facto**. El proceder de Wheeler fue, por tanto, apresurado y contrario a las órdenes que habría de recibir después. Cuando a Washington llegó el informe del ministro sobre el reconocimiento que había extendido, el Departamento de Estado lo desautorizó y lo reprendió. (2). Lo

[1] *La Guerra de Nicaragua*, Págs. 124 - 5, por Walker.

[2] Manuscritos del Departamento de Estado, Oficina de Índices y Archivos, Estados Americanos, Instrucciones, XV, Pág. 251; House Ex. Doc. 103, 34 Cong., 1 Sess., Págs. 35, 39, 51.

que acaso salvó a Wheeler de la destitución fue la vigorosa defensa que de él hizo el Secretario de la Marina John C. Dobbin. Ambos eran originarios de Carolina del Norte. Allí por dos años había luchado Dobbin la senaduría contra Romulus M. Saunders, y durante la prolongada estancación tuvo el apoyo de Wheeler, quien por entonces era miembro de la cámara legislativa del estado. Dobbin estaba ahora en condiciones de saldar la deuda, y en ésta como en otras ocasiones intercedió por el ministro ante su inmediato jefe superior cuando la paciencia de éste se consumía viendo la mal disimulada amistad que Wheeler mantenía con su paisano el filibustero. (1).

En los meses de octubre y noviembre de 1855 Granada vivió muchas nuevas experiencias. Durante un cuarto de siglo había sido foco de tormentas políticas, de tal suerte que los somatenes y las guerras no hacían ya pero ni cosquillas a los granadinos; habían visto la plaza mayor de la ciudad frecuentemente atrincherada por sus defensores y cañoneada por sus enemigos. Ahora, en cambio, parecía que la paz reinaba suprema en la ciudad. No patrullaban sus calles los morenos soldados con sucios pantalones remanados hasta las rodillas, ni se veían oficiales siempre alertas para evitar las deserciones del aborrecido servicio militar. Hombres de mayor estatura, más blancos y espesa-

(1) John H. Wheeler nació en Murfreesboro, Carolina del Norte, el 2 de agosto de 1806. Fue representante de la cámara legislativa estatal de 1827 a 1830; perdió la elección como candidato al Congreso en 1830, y fue miembro de la junta de comisionados para determinar los reclamos franceses de expoliación en los años de 1831 - 34. De 1837 a 1841 desempeñó el cargo de superintendente de la casa de la moneda en Charlotte, Carolina del Norte, tesorero del estado de 1841 - 42, y otra vez miembro de la cámara legislativa estatal en 1852. En 1854 fue nombrado ministro en Nicaragua, y cuando fue destituido pasó a vivir a Washington hasta el estallido de la guerra civil. Los años de 1863 - 65 se los pasó en Europa recolectando material para escribir la historia de Carolina del Norte. Ya en 1851 había publicado una historia de su estado natal, pero proyectaba hacer una nueva edición aumentada; su mala salud retrasó el trabajo y no pudo terminarla. Se dedicó con empeño a compilar recortes de periódicos. En la Biblioteca del Congreso, en Washington, hay unos veinte volúmenes de éstos, cuatro de ellos tratan de las actividades de Walker en Nicaragua. Un recorte de uno de éstos indica que también pensaba escribir una historia del movimiento filibustero. **Biographical History of North Carolina**. Vol., III, Pág. 472, por Ashe.

mente barbados, con sombreros de fieltro de anchas alas, camisa de franela azul, y pantalones de pana o de tela asargada metidos los ruedos en botas altas y pesadas, con un par de revólveres y un cuchillo de monte al cinto más un rifle sobre el hombro derecho, eran ahora dueños de Granada. Parecía que una nueva civilización estuviera a punto de injertarse en aquella más vieja y decadente. Seis días después de la toma de la ciudad llegó Fry con sesenta filibusteros. Tres de ellos, aficionados a la música, se hicieron de un pito y dos tambores para a la hora del crepúsculo desfilan por la plaza tocando aires extraños a los oídos granadinos. En pos de la murga llegaron los americanos frente al cuartel de su líder a serenatarlo con sones como el "Yankee Doodle" y el "Hail Columbia!" Terminada la música se oyeron gritos de ¡Coronel Walker, ¡Coronel Walker!. Y apareció el "coronel". En tales ocasiones el discurso es de rigor. "Compatriotas y soldados", dijo, "tal vez sea esta la primera vez que se oye música americana en la plaza de Granada; ojalá que también la oigan las futuras generaciones". (1). Y así se vio transplantada al corazón de la América Central una pequeña escena común en la gran república del Norte. Raro ha de ser en Estados Unidos el pueblito en donde ayer u hoy no se haya serenatado a un distinguido ciudadano pidiéndole luego hablar.

Al día siguiente, a la semana exacta de la toma de Granada, apareció otra innovación americana en forma de un periódico impreso en inglés y español. Era semanario y se titulaba **El Nicaragüense**; salía los sábados. Costaba la subscripción diez dólares al año, y el ejemplar se vendía a veinticinco centavos, pagados, probablemente, en vales nicaragüenses. El primer número contiene una relación de las peripecias de Walker desde su salida de San Francisco hasta la toma de Granada. En dos columnas, escritas claro está para los lectores de Estados Unidos, se enumeran los recursos naturales de Nicaragua. En el segundo vienen no-

[1] **El Nicaragüense**, 20 de octubre de 1855.

ticias de la guerra de Crimea. (+). El del 8 de diciembre trae en la primera página un poema de amor y da cuenta del nacimiento de un niño americano a quien bautizaron con el nombre de William Walker Wallace. El hombre que en tan corto tiempo era capaz de poner en servicio un medio de civilización tan fundamental como es la imprenta tenía que ser algo más que un simple bandido o depredador, como a veces ha sido tildado. (1).

El periódico de Walker fue el primero en llamarle "El Predestinado de los Ojos Grises", según se le nombró después a cada paso. En 1850 el misionero inglés Frederick Crowe publicó su libro **The Gospel in Central America**. En él reseña una vieja tradición de los indios nicaragüenses referente a la creencia de que un día serían liberados de la opresión española por "un hombre de ojos grises". **El Nicaragüense** del 8 de diciembre revive la tradición, y añade: "Si quisiéramos creer que la raza de los profetas no murió con Isaías. (¿y por qué habría de morir?) diríamos que esta profecía se ha cumplido al pie de la letra. "El Predestinado de los Ojos Grises" está aquí. Y no llegó como un Atila o un Guardiola, sino como amigo de los oprimidos y protector de los mansos y desvalidos. Los indios creen que la profecía se ha cumplido, porque la semana pasada vimos en Granada a una delegación de ellos, los que por cierto rara vez visitan la ciudad, venida a saludar al General Walker. Les encantó la cordialidad con que él los recibió, y le manifestaron su sincero agradecimiento por haberlos liberado de la opresión, así como por la tranquilidad de que ahora disfruta el país. Dejaron a sus pies como ofrenda frutas y víveres de sus huertas y lo ensalzaron como "el hombre de los ojos grises" tan larga y ansiosamente esperado por sus antepasados". Así es como la única impresionante característica física del líder filibustero habría de servir como prueba de que

(+) Guerra que duró de 1854 a 1856 por el dominio de la Europa sudoriental. Inglaterra, Francia, Turquía y el reino de Cerdeña derrotaron a Rusia. (N. del T.).

(1) En el Departamento de Estado, en Washington, existe una colección incompleta de **El Nicaragüense**; están en ella la mayor parte de los números que van del 20 de octubre de 1855 al 9 de agosto de 1856.

su presencia en Nicaragua era el cumplimiento de una profecía. "El Predestinado de los Ojos Grises" fue doble y triplemente magnificado por un agente de publicidad de muy frondosa imaginación.

En el interín las cosas no le habían salido bien a Kinney en San Juan del Norte, así decidió establecer, de serle posible, una especie de alianza defensiva y ofensiva con Walker. En consecuencia, salieron para Granada Joseph Fabens y un Capitán Swift acompañados de unos veinte simpatizadores que llegaron a la ciudad al día siguiente del fusilamiento de Corral. Walker los recibió con deferencia, y después de muchos cumplidos los "embajadores" se desabrocharon sacando a luz el objeto de su misión que era crear, en beneficio mutuo, una liga entre los dos aventureros. Walker les respondió sin ambages: "Díganle al Gobernador Kinney, Coronel Kinney, Míster Kinney, o como quiera autotitularse, que tenga por seguro que si logro echarle mano en suelo nicaragüense, lo cuelgo". Los espectros de Corral y de Mayorga deben haber desfilado ante la amedrentada imaginación de los "embajadores"; y pensando que nada saludable sería regresar a San Juan del Norte con el cuento, resolvieron allí mismo dejar a Kinney y sentar plaza bajo la estrella ascendente de Walker. (1). **El Nicaragüense** emprendió al punto una campaña de burlas contra el gobernador de San Juan del Norte, a quien desdeñosamente llamaba "el finquero Kinney". Dos razones tenía Walker para combatirlo. En primer lugar, el gobierno de Nicaragua jamás había reconocido la existencia legal del reino miskito, base de los reclamos de Kinney; en segundo, Walker contaba con el favor de la Compañía Accesoría del Tránsito, en tanto que Kinney y ella vivían lanzándose mutuamente terribles amenazas.

No obstante la deserción de Fabens, Swift, y de muchos más de sus seguidores, Kinney se encaprichó en permanecer en San Juan del Norte para seguir reclamando desde allí su

[1] Libro de recortes de Wheeler, Vol. 5, Pág. 59; *Herald*, de Nueva York, 30 de enero de 1856.

pretendido derecho a las tierras donadas por el rey miskito a Shepherd y Haly. El 8 de febrero de 1856, el presidente provisorio don Patricio Rivas, emitió un decreto, a instancias de Walker, proclamando incontestable el derecho de Nicaragua a la Mosquitía, y nulo y de ningún valor el reclamo de Kinney que era además un atentado contra la integridad de la América Central. (1). Dado que algunos de los hombres de Walker eran amigos de Kinney, trataron de interponer sus buenos oficios a fin de que ambos ajustaran un arreglo. Carlos Thomas, Ministro de Hacienda de Walker, y el Coronel Fisher, mencionado ya, fueron a San Juan del Norte a hablar con Kinney para pedirle que visitara a Walker, garantizándole la vida con la suya propia. Kinney consideró esto prácticamente una invitación oficial, de manera que sin previo aviso se presentó el 11 de febrero en Granada tres días después ¡cosas del destino! de haberse emitido el citado decreto. Kinney, quien esperaba encontrar a un Walker bien dispuesto a entenderse con él, se sorprendió grandemente al darse cuenta de cómo andaban en realidad las cosas. De igual modo se sorprendió Walker al ver llegar a Kinney, pero lo recibió cumplidamente, tal vez pensando que el hombre llegaba, igual que Fabens, dispuesto a capitular. El gobernador de San Juan del Norte ofreció reconocer la autoridad militar de Walker sobre el reino miskito a cambio de que el jefe de la Falange reconociera al gobierno civil de Kinney. Esto equivalía a proponer a Walker que sus fuerzas apoyaran las pretensiones de Kinney sin recibir ninguna compensación. El general en jefe citó el reciente decreto al efecto de que el territorio era parte integrante de Nicaragua. Kinney objetó que él había comprado esas tierras; que ya se habían invertido cien mil dólares en proyectos de colonización, y que no entregaría su propiedad hasta que por vías judiciales se estableciera la ilegalidad o legalidad de sus títulos. Walker replicó que al gobierno nicaragüense competía resolverlo, y preguntó a Kinney qué servicios podría prestarle al Presidente Rivas. El interpelado contestó que podía traer gran nú-

(1) **Herald**, Nueva York, con fecha 20 de febrero de 1856 contiene el decreto aparecido el 16 de febrero en **El Nicaragüense**.



mero de inmigrantes, obtener un empréstito y ejercer su influencia política para hacer que Estados Unidos reconociera al nuevo gobierno nicaragüense. Ambos se despidieron conviniendo en que al día siguiente seguirían hablando sobre la cuestión. Pero, antes de volver a verse, Kinney cometió un error garrafal. En plática con Rivas y algunos miembros del gabinete ante quienes expuso sus planes, indicó, según se dijo, que un colono valía por cinco soldados, y que, en cambio, un ejército desproporcionado como el que Walker estaba organizando, consumiría la hacienda pública. Lenguas que nunca faltan fueron con el cuento a Walker, y cuando Kinney llegó a verlo para conocer su decisión referente a la propuesta del día anterior, fue recibido con frialdad. El general en jefe le dijo que no quería tener ninguna relación con él, pues se había expresado irrespetuosamente al hablar de cuestiones tocantes al gobierno, y añadió al salir de la sala en donde hablaban, que había ordenado su arresto. Kinney fue en seguida detenido bajo cargo de traición, y Walker hubiera sin duda puesto en ejecución su amenaza de colgarlo si no fuera que le dicen en qué circunstancias había llegado a Granada. Gracias a eso se le puso en libertad enviándosele de vuelta a San Juan del Norte bajo guarda armada. Walker le extendió salvoconducto redactado en forma vejatoria. (1).

Sólo la última frase difiere de la forma corriente de los salvoconductos.

Como la mayoría de los actos de Walker, la grosería cometida con Kinney le hizo de más enemigos que de amigos. Entre políticos americanos influyentes tenía Kinney muchos incondicionales, y a éstos cayó muy mal el proceder de Walker; dícese que hasta el mismo Presidente Pierce fue de igual

(1) El *Herald*, de Nueva York, publicó lo que se dijo ser copia fiel: "Permítase a Mr. Theo J. Martin pasar libremente de este lugar a San Juan del Norte. Ninguna autoridad podrá detenerlo en su camino.

Mr. H. L. Kinney va hasta San Juan bajo custodia de Mr. Martin".  
"William Walker  
General en Jefe del  
Ejército de Nicaragua".

sentir. (1). El resto de la carrera de Kinney puede resumirse así: Por algunos meses más pudo vegetar en San Juan del Norte, pero al fin se echó a cuestras su título de gobernador y salió del puerto enfermo y sin un real. En 1857 logró interesar a unos mormones ingleses en la compra de su concesión, y un agente de ellos convino en adquirir la mitad de las tierras. Basado en esta transacción obtuvo un préstamo de ciertos comerciantes panameños. Con varios compañeros volvió a San Juan del Norte en donde desembarcó el 19 de abril de 1858. Intentaron tomar posesión del gobierno, pero fueron arrestados y reclusos en la prisión militar. El Capitán C. H. Kennedy, del barco de guerra americano **Jamesstown**, intercedió por ellos y los llevó a bordo de su nave después que solemnemente prometieron no volver a San Juan del Norte sino de manera pacífica. Kinney partió a Colón, en donde se embarcó a Estados Unidos. En el otoño regresó a Texas. Varios amigos suyos le metieron en la cabeza que lanzara su candidatura para gobernador. En 1861, en una reyerta ocurrida en Matamoros entre las facciones políticas de "rojos" y "crinolinos" en la que él tomaba parte, fue muerto a balazos. (2).

- (1) **Herald**, Nueva York, 29 de febrero de 1856; **With Walker in Nicaragua**, por Jamison, Pág. 126.  
 (2) Libro de recortes de Wheeler, Vol. 4, Pág. 305; **Herald**, de Nueva York, 31 de mayo de 1858; **British State Papers**, XLVIII, Págs. 661 - 2; **Harper's Weekly**, Vol. ii, Pág. 678 (23 de octubre de 1858); **Pictorial History of Texas**, Pág. 579, por Tharall.

## CAPITULO XII

### Filibusteros y Financieros

Se ha visto ya que la Compañía del Tránsito permitió a Walker utilizar uno de sus barcos para tomarse Granada y que poco después dio al nuevo gobierno un anticipo de veinte mil dólares en oro. Habiendo recibido pruebas de buena voluntad, el general en jefe, cuya situación era todavía sumamente crítica, escribió a Crittenden instándole a arreglarse en alguna forma con Garrison para el envío, tan pronto como fuese posible, de quinientos hombres a Nicaragua en los vapores de su compañía. Por supuesto que Walker no consultó esta gestión con Rivas ni con su gabinete. Garrison recibió con beneplácito la solicitud, y así fue como de todo vapor que arribaba a San Juan del Sur desembarcaban filibusteros llevados casi todos allá por cuenta de la compañía. Finalmente, en diciembre de 1855 Garrison envió a Granada a su hijo en compañía de Edmund Randolph y C. J. McDonald con el objeto de ajustar un arreglo con Walker a fin de obtener alguna recompensa a cambio de la ayuda que le estaba prestando, pues no debe suponerse que un hombre tan materialista y elevado por sus propios esfuerzos, como era el gerente de San Francisco, obrara por altruismo solamente. Con el joven Garrison llegaron, como muestra de la amistosa actitud de su padre, cien filibusteros más transportados siempre por cuenta de la compañía. Randolph dio a conocer a Walker el convenio que Crittenden tenía con Garrison referente al enganche de filibusteros. La Compañía del Tránsito, le informó, no habiendo cumplido sus obligaciones con el Gobierno de Nicaragua, había perdido todo derecho de existencia civil. En consecuencia, sugirió a Walker revocar la

concesión otorgada a la concesionaria y conferir una nueva a favor de Garrison y del gerente en Nueva York, Charles Morgan, a quien Garrison proponía como socio suyo. (1). A cambio de este favor Morgan y Garrison llevarían de balde a todo aquel que quisiera irse a Nicaragua. Ahora salta a la vista el por qué y para qué de la visita de McDonald así como del anticipo de veinte mil dólares concedido en octubre. Garrison había hecho todo eso a costa de la compañía, y en provecho propio.

En el otoño de 1855 era público en Estados Unidos que la Compañía del Tránsito le prestaba valiosos servicios a Walker, y prevalecía la opinión, además, de que los directivos de esa empresa habían organizado la expedición con el fin de introducir en Nicaragua un nuevo elemento humano capaz de acabar con las revoluciones que tanto perjuicio económico causaban a la compañía. (2). Sin embargo, ha que-

(1) Charles Morgan y Cornelius K. Garrison, socios de la casa bancaria Garrison, Morgan, Roslton, Fretz, de San Francisco, eran a mediados del siglo XIX prominentes capitanes de industria americana. Morgan nació en Clinton, Connecticut, el 21 de abril de 1795. A los catorce años era empleado de una tienda de comestibles de Nueva York; más tarde se dedicó a importar frutas tropicales y después entró en el negocio naviero. Comenzó con el primer barco de vapor que hacía el cabotaje entre Nueva York y Charleston, y en 1836 inauguró una línea marítima entre Nueva Orleans y Galveston, aun antes de la independencia de Texas. De ahí nació la hoy bien conocida "Morgan Line". Véase *Dedication of the Morgan School Building*, por L. E. Staunton, (Nueva York, 1873); y Morgan *Genealogy*, por N. H. Morgan (Hartford, 1869).

Cornelius K. Garrison fue, al igual que su socio, un hombre hecho a puro pulso; nació el 1 de marzo de 1809 cerca de West Point, Nueva York. De muchacho trabajó en vapores de río y llegó a ser constructor de barcos de vapor. Estuvo relacionado con empresas de transporte en el Río Misisipi. Al estallar la fiebre del oro abrió un banco en Panamá, y en 1853 se fue a San Francisco y se hizo gerente de la Compañía Accesorias del Tránsito. En octubre de ese año fue elegido alcalde de la ciudad. Después de acumular una fortuna en el Oeste volvió a Nueva York en 1859 y siguió con su negocio de vapores. Véase *Representative Men of the Pacific Coast*, págs. 143 - 64, por O. T. Shuck (San Francisco, 1870); y también la obra *California*, por Bancroft, Vol. VI., Pág. 766.

(2) El *American and Gazette*, de Filadelfia, con fecha 15 de noviembre de 1855, publicó el siguiente editorial: "Walker, según parece, representa a una organización más responsable que una simple gavilla de filibusteros. A decir verdad, se asegura por ahí, y se cree, que su expedición ha sido planeada, apoyada y mantenida por la Compañía del Tránsito. Esa corporación tiene un capital de tres millones de dólares. Su expedición parece tan bien organizada y abastecida de municiones, dinero y hombres que es difícil creer sea todo obra de él solamente. La compañía, no cabe duda, envió armas a Nicaragua que, misteriosamente, pasaron a manos de Walker, y los vapores de la ruta del tránsito le fueron cedidos de manera tan

dato demostrado que ésta era una idea errónea. La verdadera explicación de los servicios prestados a Walker tiene que ver con ciertas zurderías bursátiles urdidas en Wall Street, y con las relaciones mantenidas antes entre la compañía y el gobierno de Nicaragua. Durante muchos meses las acciones de la Compañía Accesoria del Tránsito fueron algo así como un balón en la bolsa de valores de Nueva York. Cornelius Vanderbilt, primer Presidente de la Compañía, había dejado ese cargo en 1853, en vísperas de su memorable viaje a Europa, y le sucedió Charles Morgan. Durante su ausencia, Morgan y Garrison mangonearon el negocio de modo que, mediante fluctuaciones de la bolsa provocadas por ellos, realizaron grandes utilidades a costa de Vanderbilt quien por estar en el exterior no podía poner coto a tales fechorías. Asegúrese que Vanderbilt a su regreso juró vengarse de ellos. "¡No los voy a demandar!", dicese que les gritó a sus rivales, "porque la ley es tardía, voy a arruinarlos!" (1). Inmediatamente se desató una lucha por el control de la Compañía con el fiel de la balanza ladeado a favor de Vanderbilt. Pero había otro elemento que debía ser tomado en cuenta: la República de Nicaragua. La corporación era hechura de ese gobierno, y a cambio del derecho de existir como persona legal había contraído ciertas obligaciones con el Estado. Cuando en 1849 la Compañía obtuvo la primera concesión, se comprometió a pagar anualmente la suma de diez mil dólares hasta el día en que el canal estuviera terminado; y por obtener derecho exclusivo de navegar sus aguas interiores y abrir una ruta de tránsito de mar a mar convino en pagar el diez por ciento de las utilidades provenientes de dicho tránsito. De 1849 a 1855 inclusive la Compañía pagó

fácil que, vista la pequeña fuerza que el comando, el caso se presta a conjeturas". El 14 de diciembre de 1855 el Fiscal General Cushing escribió en la siguiente forma a los señores S. W. Inge y Pacificus Ord, fiscales federales de San Francisco y Monterrey, respectivamente: "Con órdenes del presidente me dirijo a ustedes de nuevo en relación a las expediciones militares ilegales que han salido, y que al parecer siguen saliendo de puertos californianos.

"... En estos actos se ha implicado a la Compañía Accesoria del Tránsito de Nicaragua, lo cual comunicamos a usted por lo que pueda interesarle". Senate. Doc. 68, 34 Cong., 1 Sess., Pág. 11.

- (1) *The Vanderbilts and the Story of their Fortune*, por Croft, Pág. 43 y otras.

cumplidamente sus anualidades, pero jamás quiso rendir cuentas de su cuota del diez por ciento correspondiente a las utilidades habidas por el cruce del istmo por la simple razón, decía, de que nunca las había obtenido. Contra ese aserto el gobierno de Nicaragua no tenía recurso alguno porque la forma en que la compañía llevaba sus libros no daba pie para hacer ningún reclamo. Se sabía que el número de pasajeros y el volumen de carga eran considerables, pero los empleados se cuidaban de no guardar en el país ninguna documentación reveladora de las cuentas a fin de que el gobierno nicaragüense no pudiera fiscalizar a la compañía. (1). Alegábase asimismo que los gastos para mejoras permanentes, como por ejemplo la construcción del muelle de la bahía de La Virgen, habían salido de los ingresos corrientes. Y también que la tarifa de la compañía para el transporte de pasajeros a través del istmo nicaragüense era muy, muy baja, y que lo era así con el deliberado propósito de hacer que esa operación no dejase utilidades; pero que, en cambio, era alto el precio del pasaje marítimo, por cuya razón la compañía percibía jugosas utilidades de sus operaciones marítimas y transístmicas. (2). Una semana exacto antes de desembarcar Walker en Nicaragua, el gobierno legitimista había enviado a Nueva York a dos comisionados con el encargo de ajustar el reclamo mediante negociaciones o arbitraje. Los comisionados, sin tener tal vez noción precisa de lo que se adeudaba al estado, reclamaban treinta y cinco mil dólares. La compañía ofreció arreglar el asunto por treinta mil, con lo que admitía haber evadido el justo pago de sus obligaciones; pero la contrapropuesta fue rechazada. Ambas partes convinieron entonces en someter el caso a arbitadores especiales. La compañía, sin embargo, hizo todo lo posible por retardar el arreglo, y antes de que los arbitadores pudieran comenzar sus labores el gobierno de Nicara-

- 
- (1) Manuscritos del Departamento de Estado, Sección de Índices y Archivos, Despachos Legación de Nicaragua, Vol. II.  
 (2) *Herald*, de Nueva York, 31 de marzo de 1856.

gua cambió de manos. Walker se había apoderado de la capital. Esto puso fin a los trámites del ajuste de cuentas. (1),

Tal era la situación cuando Morgan y Garrison comenzaron a cortejar a Walker. Presintiendo la pérdida del control de la compañía, resolvieron utilizar al filibustero para darle jaque mate a su poderoso rival. Su plan era sencillo: Walker, en virtud de los poderes de que estaba investido, debía servirse del reclamo del gobierno contra la Compañía del Tránsito para revocar la concesión y embargarle sus bienes, y Morgan y Garrison, en recompensa por la ayuda que le habían prestado y seguirían prestándole a Walker, se harían de la propiedad de la difunta compañía y mediante una nueva concesión crearían una compañía de transporte dentro del territorio nicaragüense. Tal era la maniobra fraguada por los cerebros inescrupulosos de esos capitanes de industria que trataban de malograr los proyectos de un rival tan inescrupuloso como ellos. Cuando se le expuso el plan a Walker, no vio él otra alternativa que formar parte de la transacción. Rehusarse hubiera significado la no llegada de más filibusteros ni pertrechos de Estados Unidos; lo cual equivalía a la derrota y quizás hasta la muerte. Aceptar, en cambio, valía por incremento de sus fuerzas, victoria, gloria, la realización, en fin, de su más caro anhelo. "Cuando nosotros tuvimos poder para hacerlo, le ayudamos; ahora que usted lo tiene es justo que nos ayude", parecía ser el ultimátum de los gerentes navieros. Walker aceptó sin vacilar. Su formación de abogado le permitía encontrar justificación a todo paso que daba.

Unas dos semanas antes de recibir Walker esta propuesta de los delegados de Garrison, había conseguido que se nombrara a un representante del gobierno del Presidente Rivas, cerca de Washington. El representante, con rango de enviado extraordinario y ministro plenipotenciario, era aquel pillo de Parker H. French; y Walker da como razón funda-

[1] Cornelius Vanderbilt al Secretario de Estado Marcy, Senate Ex. Doc. 68, 34 Cong., Sess., Pág. 11.

mental del nombramiento de semejante tipo al deseo que tenía de deshacerse de él sacándolo de Nicaragua. Era mucho lo que debía a French para echarlo así como así a la calle, y la indudable capacidad y astucia de ese zamorro parecían indicar que su talento, bien timoneado por entre los tortuosos meandros de diplomacia, podía servir de mucho a la causa filibustera. Llevaba ante otros cometidos el de presentar de nuevo el reclamo del gobierno de Nicaragua a la Compañía Accesorio del Tránsito. Porque, como se recordará, el ajuste de cuentas quedó en el aire cuando la invasión de Walker. Siendo Morgan ahora el gerente, le fue fácil a French tratar de llegar a un arreglo. Convínose en que, hasta tanto no se conociera con exactitud la suma adeudada al gobierno, la compañía seguiría llevando emigrantes a San Juan del Norte a razón de sólo veinte dólares por cabeza —precio mucho más bajo del corrientemente establecido— y que el resto del valor del pasaje (sobre los \$ 20.00 dólares) se lo cargara al gobierno de Nicaragua y fuese más adelante deducido de la suma que la compañía aceptara adeudar al gobierno. Ni Vanderbilt ni los otros fuertes accionistas sospecharon al principio del verdadero designio de Morgan; sólo sabían del litigio entre Nicaragua y su compañía, así que creyeron prudente acceder a la propuesta de French como medio de conciliación con los detentadores del poder, principalmente porque veían que la suya era la parte más débil en el pleito. Aprobaron pues el plan con la estipulación de que los pasajeros debían ir como emigrantes y no en grupos militarizados. Como resultado de la transacción de French emperaron a llegarle a Walker hombres de los estados de la costa atlántica de Estados Unidos. En cosa de dos meses y medio la compañía llevó alrededor de mil "emigrantes" a Nicaragua. (1).

Apenas concluido este arreglo entre French y Morgan se aparecieron en Granada, como queda dicho, Randolph, el joven Garrison, y McDonald. Randolph y Walker eran ami-

(1) Senado Ex. Doc. 68, 34 Cong., 1 Sec., Págs. 120 - 1.



gos íntimos, de suerte que le fue muy fácil al primero conven-  
cer al general en jefe —si es que en verdad necesitaba ser  
convencido— de que la Compañía Accesoría del Tránsito ha-  
bía perdido su existencia legal. Ambos comenzaron a ela-  
borar entonces las cláusulas de una nueva concesión a favor  
de Morgan y Garrison. Tan pronto como se realizaron los  
planes, Garrison partió a Nueva York a recabar el asenso de  
Charles Morgan, y McDonald se volvió a San Francisco a ob-  
tener la ratificación de Garrison, padre; Walker y Randolph  
se quedaron en Granada esperando su regreso. El viaje del  
destacado abogado a Nicaragua causó revuelo en San Fran-  
cisco, donde comenzaron a decir que tenía por objeto ayudar  
a Walker a formular la constitución del nuevo gobierno. (1).  
Quizá diera pie a este rumor el hecho de que el amigo de  
Walker tenía nombre igual al de uno de los padres de la  
Carta Magna americana.

Entre tanto, el reclutamiento para llevar gente a Nica-  
ragua se hacía pública y extensamente en San Francisco,  
Nueva York, y Nueva Orleans. Cuando en California se  
supo que los pasajeros serían llevados gratis a Nicaragua,  
se presentaron en San Francisco más voluntarios de los que  
podían llevar los barcos, y a tal extremo llegó aquello que la  
salida de vapores se caracterizaba a veces por la gran con-  
fusión y alborotos que provocaban los que no podían irse. (2).  
En periódicos de Nueva York y Nueva Orleans salían anun-  
cios pidiendo el enganche de voluntarios. (3).

(1) Libro de recortes de Wheeler, Vol. 5, Pág. 61.

(2) El *Alta California* del 6 de diciembre de 1855 dice que había 400 pasajeros ansiosos de partir con destino a Nicaragua, pero que sólo 150 pudieron salir en el último vapor. En su número del 10 anota el mismo diario que E. C. Kewen, hermano de Achilles Kewen, muerto en la primera batalla de Rivas, estaba tratando de conseguir uno de los vapores surtos en la bahía para llevar reclutas a Nicaragua. El 21 del mismo mes anuncia la salida del *Cortez* con 350 pasajeros, 124 de los cuales eran emigrantes con destino a Nicaragua. Garrison subió a bordo para ver que no se violara la ley.

(3) En diciembre de 1855 apareció en los diarios neoyorquinos el siguiente anuncio aparentemente inícuo: "Necesitamos diez o quince jóvenes para ir a corta distancia de la ciudad. Preferiblemente solteros. Hágase solicitud en el No. 347 de Broadway, esquina de la calle Leonard, cuarto No. 12, entre 10 a.m. y 4 p.m. Pasaje gratis".

El anuncio de los diarios de Nueva Orleans era todavía más claro: "Nicaragua,

Estas actividades motivaron protestas de parte de los señores Molina e Irisarri; el primero era ministro de Costa Rica y el segundo de Guatemala y El Salvador. Irisarri se quejaba de la indiferencia con que las autoridades veían el filibusterismo, y Molina acusaba a la Compañía del Tránsito de haber conspirado para derrocar al gobierno legitimista que la había amenazado con demandarla. Expresaba también la esperanza de que habiendo señalado a los culpables el gobierno americano los llamara a cuentas. (1). Una semana después de la protesta de Irisarri el Presidente Pierce expidió un decreto advirtiendo a la ciudadanía que de ninguna manera debía participar en la organización de expediciones filibusteras a Nicaragua, y al mismo tiempo manifestaba que los que habían ido allá, organizados o no, a tomar parte en operaciones militares contra ese país, debían olvidarse de pedir nunca protección al gobierno de Estados Unidos. Exhortaba además, a los buenos ciudadanos a condenar tan desacreditada y criminal empresa. Concluía el presidente instando a las autoridades civiles y militares a hacer valer su autoridad aplicando las leyes de Estados Unidos. (2).

También Cushing, el Fiscal General, envió una circular con la misma fecha a los fiscales de distrito de los principales puertos estadounidenses, haciéndoles saber que tenía conocimiento de que se estaban efectuando reclutamientos ilegales para llevar gente a Nicaragua. Urgiales, por tanto, dictar medidas pertinentes para poner fin a tales desmanes y notificar al presidente en caso de que su intervención se creyese necesaria, John McKeon, Fiscal de Distrito de Nueva

---

El Gobierno de Nicaragua quiere que gente laboriosa se establezca allá y cultive sus tierras. Para eso ofrece como incentivo a los inmigrantes, una donación de doscientos cincuenta acres a los solteros, y cien más a cada miembro de la familia. Los vapores salen de Nueva Orleans a San Juan del Norte el 11 y el 26 de cada mes. El precio del pasaje es ahora de menos de la mitad. El suscrito dará con gusto toda clase de información a quienes desearon emigrar. (1). Thos. F. Fisher, 16 Royal St."

- (1) Manuscritos del Departamento de Estado, Repúblicas Centroamericanas. Notas, 1849 - 51, Legaciones Centroamericanas, Notas, 1844 - 57.  
(2) Mensajes y Documentos de los Presidentes, Vol. V., Págs. 388 - 89.

York, contestó que él no tenía ningún informe de actividades filibusteras en esa ciudad, pero una semana más tarde avisó que Parker H. French reclutaba gente allí. Por esos mismos días el Fiscal Federal de Nueva Orleans recomendó al administrador de la aduana vigilar al vapor **General Scott**. El 14 Cushing envió nuevas instrucciones al fiscal de distrito de San Francisco, S. W. Inge, pidiéndole investigara lo que se decía respecto a la complicidad de la Compañía del Tránsito en el enganche de filibusteros. (1). Todo parecía indicar que había barruntos de un éxodo a Nicaragua, y que el gobierno americano se preparaba a paralizarlo en sus comienzos. Los acontecimientos, no obstante, demostrarían en breve que el gobierno, en vista de que la opinión pública respaldaba la emigración, no podía en realidad hacer gran cosa.

El Fiscal de Distrito McKeon, de Nueva York, fue quien primero intentó aplicar rigurosamente la ley de neutralidad. El 22 de diciembre, unos diez días después de la llegada de French, supo McKeon que esa noche se reunirían los reclutas de Nicaragua, y que el 24 saldrían en el **Northern Light**, vapor de la Compañía del Tránsito. McKeon se personó en el lugar de la reunión en donde encontró a algunos presuntos viajeros pero no a sus líderes que seguramente habían olido el poste. El resultado fue que no hubo mitin y que los "emigrantes" volvieron a sus casas desilusionados; aunque no tanto como el fiscal. Luego se fue éste a ver a Joseph L. White, el abogado y uno de los directivos de la compañía, y fue también al piso de French en el hotel Saint Nicholas. Les lanzó varias amenazas, pero ambos lo trataron desdeñosamente. Reprendió con severidad a French advirtiéndole que se apoderaría de todos los barcos de la Compañía del Tránsito hasta descoyuntarla, a lo que aquél respondió fríamente: "Mi país es pobre, ya se sabe, pero si usted nos dijera cuándo va a vender esos barcos tal vez podríamos comprarlos". McKeon le pidió ciertos datos; French le alargó papel y tinta rogándole hiciera las preguntas por escrito, pues la impor-

(1) Senate Ex. Doc. 6B, 34 Cong., 1 Sess., Pág. 11.

tancia del asunto lo exigía. El fiscal perdió la paciencia y chilló diciéndole que no haría semejante cosa, puesto que él no reconocía a French como ministro de Nicaragua. "No le estoy pidiendo que me reconozca como tal; y ninguna importancia tiene el que usted lo haga o no. Sírvase, entonces, si le parece, hacer las preguntas a Parker H. French, como a un simple particular, pero insisto en que me las haga por escrito". McKeon afirmó que tenía pruebas irrefutables de la culpabilidad de French. Este replicó que si tal era el caso debió haber traído orden de captura contra él, pero que si lo había olvidado estaba dispuesto a perdonárselo y a dejarse arrestar sin ese requisito. (1). McKeon salió echando chispas, y a la mañana siguiente ordenó a las autoridades portuarias no dejar zarpar al **Northern Light**, pues que había razones para creer que el barco saldría al día siguiente con varios centenares de aventureros que iban a engrosar las filas de Walker. Algún error debió ocurrir para que el **Northern Light** zarpara y en cambio se impidiera a otro barco la salida, por lo que a la hora señalada partió el vapor casi en las narices del fiscal de distrito. Un guardacostas de la aduana salió en su persecución y lo paró disparándole un cañonazo a proa. Una inspección ocular reveló que a bordo iban en tercera clase alrededor de doscientos pasajeros que por su pelaje parecían ser lo que se conoce como carne de cañón. Arrestóse a varios, entre ellos a Joseph R. Male, editor de **El Nicaragüense**; había éste ido a Nueva York a comprar material de imprenta. Algunos aventureros interrogados revelaron la forma singular del reclutamiento. Varias noches antes de zarpar el barco se efectuó un mitin en el cual dieron a los que decían estar dispuestos a irse a Nicaragua un botón negro de los más comunes que sería el "sésamo ábrete" para entrar al barco. Se dijo a los hombres que al subir a bordo entregarán el botón a un oficial del barco, a cambio del cual recibirían un boleto de viaje. (2).

(1) **Herald**, de Nueva York, 24 de diciembre de 1855.

(2) **Tribune**, de Nueva York, 25 de diciembre de 1855.

En el **Northern Light** se buscaron armas, y al no encontrar ninguna se le dejó ir; un guardacostas lo escoltó hasta mar abierta para evitar que al salir de la bahía cargara hombres o pertrechos. La intervención gubernamental tuvo por lo menos un efecto; trastornar el itinerario y retener en San Juan del Norte durante dos días y medio a los pasajeros que procedentes de California llegaron creyendo encontrar en el puertecito al vapor que los llevaría a Nueva York.

El 26 de diciembre un comisario federal expidió orden de captura contra French acusándolo de violar la ley de neutralidad. French alegó inmunidad diplomática, ante lo cual el perplejo fiscal de distrito pidió consejo al fiscal general. Cushing respondió que el gobierno americano no había extendido el axequátur a French como representante diplomático, y que la concesión de privilegios a él sería cuestión de simple cortesía, no de derecho. El fiscal de distrito recibió orden de hacer saber a French, de parte del presidente, que no se le procesaría si se largaba del país en un tiempo razonable. (1). French no se dio prisa alguna, por lo cual el 15 de enero de 1856 él y su secretario, Daniel H. Dillingham, fueron llevados ante un tribunal federal. Otros nueve, de los sacados del **Northern Light**, corrieron la misma suerte. A todos se les acusó de violar la susodicha ley. Súpose igualmente que un funcionario de la oficina del jefe de policía federal había abordado el vapor con el propósito de impedir su salida notificándose así al Capitán E. L. Tinkelpaugh, y al jefe de máquinas Gilbert Fowler. Con todo y eso el **Northern Light** soltó amarras llevándose al portador de la notificación. Este incidente produjo el 18 de enero acusación contra el capitán y el jefe de máquinas, y junto con ellos cayó también Joseph L. White, a quien se acusaba de complicidad por haber impedido que un funcionario del gobierno cumpliera su cometido. El juicio se abrió varios meses después; el proceso contra el jefe de máquinas fue suspen-

---

(1) Senate Ex. Doc. 68, 34 Cong., 1 Secc.

dido a causa de un descuido en la redacción del escrito, y White y Tinkelpaugh fueron absueltos. (1).

Otro vapor de la compañía, el **Star of the West**, debía zarpar el 9 de enero. Poco antes de la hora señalada subieron a bordo las autoridades que después de haber efectuado un minucioso registro detuvieron a cinco hombres. Llevaba el barco muchos pasajeros con boleto para San Juan del Norte, pero todos declararon ser jornaleros contratados para trabajar en un nuevo muelle que la compañía estaba construyendo en la bahía de La Virgen. La explicación fue aceptada y no se les molestó. Uno de los pasajeros era James E. Kerrigan, ex-concejal de Nueva York, quien llevaba a veintiocho vagos de los barrios bajos neoyorquinos. Tampoco a él lo molestaron las autoridades. Estos hombres eran parte de un regimiento que se le había encargado reclutar para Nicaragua. En esa misma operación participaron dos veteranos de la guerra México-americana, Thomas L. Bailey y Henry Dusenbury. Ante la posibilidad de alboroto se había congregado una multitud en el muelle a la hora de salida del vapor. Mientras se efectuaba el registro el gentío armaba una infernal gritería injuriando de palabra a los policías. Cuando el vapor despegó del muelle, con retraso de quince minutos, Kerrigan apareció encaramado sobre el tambor de rueda y fue aplaudido y vitoreado estruendosamente. Oyéronse también palabrotas y rechiflas contra Pierce. (2).

Para el 24 de enero quedó fijada otra vez la partida del **Northern Light**. En una inspección del barco no se encontró nada anormal, pero a solicitud de su padre fue aprehendido un mocito de dieciocho años. Tenía éste un boleto de viaje que al bajar al muelle pasó con disimulo a otro; de esa manera es probable que de todos modos le llegara a Walker su recluta. Llevaron al muchacho ante el fiscal de distrito, pero fueron vanos los intentos para que diera el nombre de quien

(1) **Herald**, de Nueva York, 9 y 13 de mayo de 1856.

(2) **Tribune**, de Nueva York, 30 de enero de 1856; **Herald**, de Nueva York, 10 y 30 de enero de 1856.

le había dado el boleto. Antes bien, encolerizado, juró que de cualquier manera se iría a Nicaragua. Cuando se le preguntó por qué quería irse, respondió: "Por gusto". (1). Y aunque el registro fue minucioso, el barco salió con cien filibusteros. Un grupo de éstos, durante el viaje, fundó el "Club de Jóvenes Pioneros Americanos", con miras a organizar, cuando llegaran a Granada, un club con salones de lectura y todo lo más que se pudiera para el confort de sus miembros.

Es fácil explicar la impotencia del gobierno. En los vapores había siempre, además de los reclutas de Walker, gran número de pasajeros que iban a California o al continente asiático en viaje de negocios. No había manera de diferenciar entre éstos y los filibusteros, ya que nadie de abordó confesaría pertenecer a esta última ralea. Todo individuo tenía su boleto y decía no ser más que pasajero, y sólo podía arrestarse a estas gentes cuando antes de que tomasen el barco hubiere pruebas concluyentes en su contra.

El Fiscal de distrito McKeon reconvino a White diciéndole que repetidas veces la compañía había burlado la ley de neutralidad. Esto provocó una réplica insolente del abogado de la compañía: La Compañía del Tránsito era "una corporación creada conforme a las leyes de Nicaragua", y McKeon debía reconocer y respetar al gobierno de ese país; el gobierno de Estados Unidos no podía hacer variar la línea de conducta de la corporación, y no la aterraba la "jactanciosa grandilocuencia" de un fiscal de distrito que la amenazaba con desconjuntar su negocio. (2). Un periódico dijo que White "vivía sediento de publicidad", y lo acusaba de azuzar a la multitud que rechiflaba a los policías cuando registraban los vapores. (3). En justificación de las relaciones que la compañía mantenía con Walker mostró a los periodistas varias cartas dirigidas a él por personas radicadas en Nica-

(1) **Herald**, de Nueva York, 25 de enero de 1856.

(2) Libro de recortes Wheeler, Vol. 2, Pág. 46; **Tribune**, de Nueva York, 25 de diciembre de 1855.

(3) **Commercial Bulletin**, de Nueva Orleans, 4 de enero de 1856.

ragua. El tono general de ellas era de que sin la presencia de Walker allí la propiedad y la vida de los americanos correrían peligro, y que si se echaba de ese país a los filibusteros, la Compañía del Tránsito sufriría tanto como las personas. (1). Jamás sospechó White que los hombres en pro de cuya causa vociferaba cavaban en esos precisos momentos una fosa en la que pronto caería la Compañía Accesorias del Tránsito. Sintiendo en esos días en posición segura había tratado despectivamente al gobierno americano, sin siquiera soñar que antes de tres meses estaría pidiéndole a ese mismo gobierno protección contra los que habían sido sus amigos. Mal que bien, White y French se sentían en la cumbre, y nadie en cambio agradecía a McKeon lo que hacía por atajar las actividades filibusteras en Nueva York. A decir verdad, cuanto con más rigor empapelaba a la Compañía del Tránsito —con la cual nunca había simpatizado el pueblo— tanto más apoyo recibía ella de éste. Y puesto que gran parte de la gente reclutada salía de ese elemento trashumante de los barrios bajos y de los muelles, nadie lamentaba que se fueran de la ciudad. Por otra parte, ¿por qué iba el gobierno a impedir que un ciudadano libre fuese o viniese a su antojo de un lugar a otro si con eso no dañaba a nadie? ¿Y acaso Nicaragua no tenía derecho a invitar a gentes que quisieran ir a establecerse allá como colonos, y no tenían también derecho los americanos —si les parecían bien— de aceptar la invitación? ¿O no estaría quizá Inglaterra manobrando entre telones en esta enrevesada pantomima? Esas eran unas pocas de las muchas preguntas que se hacía la ciudadanía americana. Cuarenta años de aislamiento de la política exterior y con sólo unas republiquetas por vecinas habían desdibujado nuestro concepto de los deberes internacionales hasta casi borrarlos por entero.

En cuanto a French, se convirtió en héroe popular a despecho de sí mismo. Ahora sí podía refocilarse en grandiosas ilusiones. Llevado ante un tribunal federal no quiso alegar

(1) Libro de recortes de Wheeler, Vol. 5, Pág. 9b.



inmunidad, contrariamente a la ocasión anterior, pues creía que la opinión pública saldría a la palestra por él y que la acusación más bien lo nimbaría de fama. La misma tarde que le fue entregado el escrito de acusación, el sub-jefe de policía federal se dirigió a la "legación" que French tenía montada en el hotel a notificarle que desde ese momento quedaba bajo arresto, y lo intimó a comparecer la mañana siguiente ante el jefe de policía. Pero el gobierno no tenía en mente colorear la aureola de simpatía que ya ceñía la cabeza de French, de modo que apenas se dio cuenta el mismo sub-jefe de policía del error que estaba cometiendo, volvió con premura al hotel a comunicarle que la orden de captura contra él había sido anulada. La contraorden lo defraudó amargamente, pues quería convertirse en mártir. Repudió la inmunidad y pidió se le enjuiciara en seguida. El fiscal de distrito decidió que no había lugar a causa; los abogados de French apelaron a la corte de circuito de Estados Unidos tratando de obligar a McKeon a poner el caso en la orden del día. El juez, no obstante la apelación, declaró que no tenía autoridad para ordenar al fiscal de distrito proseguir la acusación, y ahí terminó todo. (1). En este caso, debe decirse, el gobierno se deslució. De haber dejado a French en paz, el público lo habría medido en su justo valor y también lo hubiera abandonado por completo. De todo esto, el movimiento de emigración a Nicaragua sacó de ganancia mucha publicidad gratuita y simpatía popular. Al igual que en el caso del juicio promovido el año anterior en California, sacóse en claro que el celo de los fiscales no obedecía a horror que les inspirase el filibusterismo ni a los desvelos que sufrían al ver conculcados los derechos de un vecino débil. Poco después de estos sucesos, comentando los enjuiciamientos enderezados contra ciertos filibusteros, la revista **Harper's Weekly** decía que eran "una simple farsa para guardar las apariencias". (2). El **Atlas**, de Nueva York, clamaba: "¿Cuándo terminará este juego de niños? Como las pelotas de hule, los filibusteros americanos rebotan más

(1) **Herald and Sun**, de Nueva York, 18 de enero de 1856.

(2) Vol. I, Pág. 103.

alto cada vez que se les da contra el suelo; y con la guerra que el presidente y su gabinete les han hecho recientemente, lo único que se ha logrado es aumentar su número y animarles a aferrarse más tenazmente a su empresa". (1). El **Columbian**, de Cincinnati, denunciaba la ingerencia gubernamental considerándola "un donativo a los ingleses". (2). También el **New York Times** comentó que a la Compañía del Tránsito se la había perjudicado grandemente con eso de registrar sus barcos antes de zarpar y dispararles por delante de la proa cuando ya iban de viaje. Es absurdo, decía, pretender que la compañía haga caso omiso del gobierno de Walker, puesto que éste es una realidad por más que Marcy se obstine en querer demostrar lo contrario. (3). Los empeñosos esfuerzos de McKeon regocijaron a muchos como puede verse por los siguientes dísticos que inspiró el caso del **Northern Light**:

Presentóse un policía a registrar el barco  
y en su cateo no anduvo nada parco.  
Abrió latas, fardos y cajones  
en busca de fusiles, pólvora, cañones,  
y a los más inocentes pasajeros  
les vió trazas de ser filibusteros.  
Por meterse a buscar en las calderas  
se chamuscó sus gordas posaderas.  
En las bodegas repletas de carbón  
creyó ver tan sólo negros designios de traición.  
Buscó en la quilla, la proa y la popa  
y hasta a una "milady" le hurgó bajo la ropa...  
¿Por qué si va esa gente en busca de fortuna  
a tierra más propicias la persigue y la importuna  
la ley con su garrote inflexible y prepotente  
y no ahorca aquí no más a tanto delincuente? (4).

(1) Enero 20 de 1856.

(2) Libro de recortes de Wheeler, Vol. No. 5, Pág. 52.

(3) Febrero 7 de 1856; y también libro de recortes de Wheeler, Vol. No. 5, Pág. 81.

(4) Libro de recortes de Wheeler, Vol. No. 5, Pág. 72.

Todo indica que en el mes de enero de 1856 la opinión pública se inclinaba fuertemente a favor de Walker. De ahí que las autoridades federales fulminasen en vano. Fue sólo en Nueva York donde se hizo un serio esfuerzo por impedir la salida de los aventureros. En San Francisco disparó el gobierno su último cartucho cuando en 1854 enjuició sin lograr nada positivo, a Watkins, Emory, Walker, y aquellos dos cónsules. El fiscal de distrito Inge informó al Fiscal General Cushing que él no tenía pruebas para justificar la detención de un barco. Si bien era cierto que muchas personas se habían ido a Nicaragua a abrazar la causa de Walker, lo habían hecho sin llevar visiblemente armas y sin ir sometidos a ningún régimen; algunos manifestaban el propósito de establecerse allá como inmigrantes pacíficos, y otros llevaban boletos hasta Nueva York; en esas condiciones afirmaban ser simples pasajeros. (1). En Nueva Orleans prevalecía un sentimiento similar de simpatía. En abril se embarcaron allí 208 pasajeros a los acordes de una banda que decía ser nicaragüense, y los periódicos anunciaron previamente su partida. En mayo de 1856 el señor Molina se quejó a Marcy de que ni uno solo de los filibusteros arrestados por el gobierno había sido condenado. (2). Los montes habían ciertamente dado a luz, pero no existía siquiera un mísero ratón que diera fe del dolor del parto.

En este caso, sin embargo, fue al gobierno a quien le tocó, reir por último. Dejamos a Randolph y a Walker en Granada esperando el regreso de sus emisarios ante Morgan y Garrison. Garrison hijo, a quien aquéllos habían enviado a Nueva York, se encontraba en esa ciudad al momento de ocurrir algunos de los sucesos recién narrados; luego, obtenido ya el consentimiento de Morgan para el arreglo, se regresó a Granada. La misión de McDonald ante el viejo Garrison fue igualmente afortunada. Walker y Randolph vieron entonces que había llegado el momento de soltar la liebre. Con

(1) Senate Ex. Doc. 68, 34 Cong., 1 Sess.

(2) Manuscritos del Departamento de Estado, Sección de Índices y Archivos, Notas, América Central, I.

mucha prolijidad redactaron un decreto de revocación revelando el incumplimiento de las obligaciones contraídas por la compañía, que eran: Construir un canal, o, de no ser esto posible, una ruta interoceánica de ferrocarril o carruaje; había obligado también a pagar al estado el diez por ciento de sus utilidades anuales netas, y nada de eso había cumplido. Walker dice en su obra que el objeto del decreto fue dar a conocer la causa que lo motivó a fin de que el mundo pudiera juzgar, y que puso mucho cuidado en redactarlo. Basado en tales argumentos revocó el contrato firmado con la compañía, se nombró una comisión encargada de fijar con exactitud el monto de su adeudo al estado, y éste procedió a embargar las propiedades de la compañía, dejándolas sujetas al mandato de los comisionados. Los nicaragüenses nunca habían congeniado con los empleados de la compañía, de modo que con no disimulada complacencia el señor Rivas, Director del Estado a quien se había mantenido al margen del plan, estampó el 18 de febrero su firma al decreto de revocación. Hay asimismo indicios de que él ya venía mirando con recelo la gran afluencia de americanos armados, y se alegraba de que la compañía que los traía estuviera a punto de ser hecha cuartos. Pero al siguiente día, el júbilo del Director Provisorio se trocó en espanto al llevarle Walker otro decreto mediante el cual se otorgaba una nueva concesión a favor de Randolph y sus consocios. Ya se había creído el señor Rivas haber librado al país, de la odiada compañía, cuando llega a proponérsele que otorgue otra concesión, con mayores privilegios todavía, a un extraño a quien durante muchas semanas él había visto en muy estrecha intimidad con el general en jefe. En la mayor parte de los casos Walker había encontrado en el director provisorio un elemento dúctil a sus arbitrios, pero ahora se le resistía con desusada entereza diciendo que su firma en semejante contrato equivaldría a "la venta del país". No fue sino hasta que fueron suprimidos muchos de los privilegios insertos en el decreto que accedió Rivas a firmarlo, y eso de muy mal

grado. (1). Si bien estos decretos fueron firmados el 18 y el 19 de febrero, su publicación se demoró lo suficiente para dar a los nuevos concesionarios el mayor tiempo posible para que pudieran hacer salir su vapor antes que la vieja compañía retirara los suyos. La demora resultó ser más ventajosa aún de lo que Walker se imaginara, ya que nueve días después de haberse firmado el decreto salían de Nueva Orleans con rumbo a Nicaragua doscientos cincuenta filibusteros al mando de Domingo de Goicouría, "libertador" de Cuba; sus pasajes habían sido pagados con letras libradas por De Goicouría con cargo a Vanderbilt quien había expulsado a Morgan y era desde principios de febrero el nuevo presidente de la compañía. De haber sido publicado el decreto el mismo día en que fue firmado, Vanderbilt lo hubiera sabido antes que los filibusteros se embarcaran, y habría impedido su partida. "El hecho es que", dice Walker, "el valor de los pasajes sirvió para rebajar en una suma igual la deuda de la compañía para con el estado". (2). Así supo Morgan de la revocación del contrato de la Compañía Accesoría del Tránsito antes de que llegara la noticia a Vanderbilt, y no debe haber sido poca su satisfacción al ver a su rival, quien pocas semanas antes lo echara de la presidencia, derrochar dinero de la compañía ayudando al hombre que ya lo había inmolado.

De esta manera pagó Walker a ambos gerentes de la compañía los favores que le habían hecho. Y actuó así en parte por agradecimiento y en parte también por necesidad. Sin la oportuna ayuda de esa fuente de servicios su empresa hubiera fracasado desde mucho antes. A Morgan y a Garrison debía lo más de su éxito presente, y él los había colocado en una posición desde la cual podían llevarlo más cerca todavía de la meta de sus ambiciones. Pero desafortunadamente para su causa se había hecho al mismo tiempo de un

- 
- (1) *El Nicaragüense*, 23 de febrero de 1856; Senate Ex. Doc. 194, 47 Cong., 1 Sess., 103 - 4; *Tribune*, de Nueva York, 14 y 15 de mayo de 1856; *Walker's Expedition*, por Wells, Págs. 203 - 20; *La Guerra de Nicaragua*, Págs. 148 - 51, por Walker.  
(2) *La Guerra de Nicaragua*, Pág. 151, por Walker.

enemigo terrible: Vanderbilt. Por supuesto que cuando entró en la maniobra urdida por Randolph no podía prever que pronto Vanderbilt volvería a ser presidente de la compañía y que podría prestarle la misma ayuda que Morgan. A Walker, naturalmente, le convenía ponerse al lado del más fuerte, y probablemente eso fue lo que creyó haber hecho cuando se fraguó la maniobra, pues Morgan y Garrison estaban entonces "arriba", en tanto que Vanderbilt era sólo un "mirón". Incluso cuando Walker y Randolph se atareaban en formular contrato, la tortilla se había volteado en Wall Street, y se encontraron, cuando ya era demasiado tarde, con que se habían apuntado a la carta de los que estaban "abajo". Vanderbilt tenía medios para hacer girar, en bien o en mal, la rueda de la fortuna de los filibusteros, con diez veces más poder que sus rivales, y desde el momento en que lo embaucaron comenzó a apagarse en Nicaragua la estrella de los filibusteros.

Vanderbilt se enfureció cuando se dio cuenta de la jugada. El 27 de marzo, y también el 26, escribió largas cartas al Secretario del Departamento de Estado, Mr. Marcy, instando al gobierno a intervenir protegiendo la propiedad de los ciudadanos norteamericanos en Nicaragua. Pero ahora le tocaba reír al gobierno. De poca simpatía gozaba en el Departamento de Estado una corporación que tan sólo semanas antes se mofaba de la ley de neutralidad y desafiaba a las autoridades. Vanderbilt no podía echar sobre los hombros de Charles Morgan la culpa de haber ayudado a Walker, como intentó hacerlo según se desprende de su correspondencia, pues Marcy sabía que ambas eran hechas de la misma pasta. White había replicado al gobierno que no tenía éste por qué inmiscuirse en los asuntos de la compañía, la que sólo tomaba en consideración al Estado de Nicaragua. La prensa hizo entonces que Vanderbilt y White se dieran con su propia piedra en los dientes diciéndoles irónicamente que pidieran ayuda a Nicaragua.

La noticia del paso dado por Walker cayó como un rayo en Wall Street. Al principio los financieros se negaron a creerla, pero ella fue suficiente para crear pánico entre los dueños de acciones de la compañía que corrieron a ver quién salía primero de ellas. Estas habían comenzado a subir lentamente desde el primer momento en que el gobierno de Nicaragua pareció firmemente establecido. El 1.º de enero de 1856 se cotizaban a 18; el 14 de febrero habían subido a 23¼; el 13 de marzo, la víspera de recibirse la noticia en Wall Street, su precio de cierre fue de 22½. Al día siguiente se vendieron cinco mil acciones bajando su precio a 19¼; el 18 se cotizaban a 13; total que en los cuatro días anteriores quince mil acciones cambiaron de manos. Los expertos de Wall Street sospecharon cuál era la verdadera razón de la maniobra de Walker, pero conociendo el poder de Vanderbilt no podían creer que el líder filibustero fuese tan necio que se atreviera a medir sus fuerzas con el titán de Wall Street. El crítico de la sección de finanzas del **Herald** dijo que Wall Street consideraba a Walker un idiota y un truhán. "La gran masa del pueblo americano simpatiza plenamente con el gobierno actual de Nicaragua y lamentaría saber que su bizarro jefe ha puesto en peligro su hasta hoy halagüeño futuro. En manos de Mr. Vanderbilt está el dar en tierra con el nuevo gobierno abriendo otra ruta para cortar a Walker sus comunicaciones con San Francisco y Nueva York". (1).

Vanderbilt anunció luego el retiro de los vapores oceánicos de la compañía, y como Morgan no había inaugurado todavía su nueva línea naviera, la vida de la empresa de Walker quedaba pendiendo de un hilo. Durante seis semanas no salieron vapores para Nicaragua, así que en ese lapso los filibusteros no recibieron refuerzos ni pertrechos. Después que Vanderbilt retiró los vapores del Atlántico, Garrison trató de mantener en servicio los de San Francisco a San Juan del Sur. Su intento, sin embargo, falló, pues Vanderbilt envió un agente suyo a Panamá con órdenes de interceptar todo va-

(1) **Herald**, de Nueva York, 15 y 17 de marzo de 1856.

por de la compañía que de San Francisco se dirigiera al puerto nicaragüense y ordenarle seguir hasta Panamá, en donde los pasajeros tomarían el ferrocarril para Colón, en el Atlántico. Así se hizo con dos vapores; y las actividades de la ruta del Tránsito estuvieron paralizadas por un tiempo. (1).

Por fin, el 8 de abril estaba ya listo para zarpar de Nueva York a San Juan del Norte el **Orizaba**, primer vapor de Morgan y Garrison. Iba a su mando el Capitán Tinkelpaugh, quien como capitán del **Northern Light**, de la vieja compañía, había llevado reclutas a Walker y todavía pesaba sobre él una acusación federal por estorbar el ejercicio de las funciones de un sub-jefe de policía a bordo de aquel barco. La noticia de que el gobierno detendría el vapor llevó una multitud al muelle. Nada ocurrió hasta que soltaron las amarras; en ese instante el sub-fiscal de distrito saltó a bordo con órdenes de captura contra nueve filibusteros. Hasta cuando el vapor estuvo en medio río se dieron cuenta los oficiales de que el sub-fiscal se encontraba a bordo. Echóse el ancla al fondo y comenzó la búsqueda de los culpables que duró una hora. Sólo hallaron a tres; los llevaron a tierra y el **Orizaba** siguió su derrota. Como siempre, la simpatía del populacho no estaba con el gobierno.

Nada de sorprendente tiene el hecho de que entre los pasajeros del barco fuese un agente pagado por Vanderbilt; su nombre era Hosea Birdsall. Iba a San Juan del Norte con instrucciones de tomar posesión de todas las propiedades de la Compañía del Tránsito en ese lugar, y también de todos los vapores del río que arribaran, para de esa manera impedir que llegasen filibusteros al interior del país. En caso que éstos intentaran apoderarse por la fuerza de algún vaporcito del río, Birdsall llevaba asimismo instrucciones de pedir a cualquier barco de guerra inglés surto en la bahía (siempre había uno allí) ayuda para proteger la propiedad americana. Se le dio a entender que su misión era obtener la cooperación de

---

(1) Libro de recortes de Wheeler, Vol. 4, Pág. 161.



la marina inglesa, a fin de impedir la llegada de hombres a Walker, y forzar su caída. Y estando como estaban en esos momentos los filibusteros en guerra con Costa Rica, era doblemente importante que no le llegaran refuerzos.

Comenzaba el **Orizaba** a transbordar en San Juan del Norte a sus 480 pasajeros al vaporcito del río **Wheeler** cuando llegó la notificación del Capitán Tarleton, del barco de guerra **Eurydice**, de que debía suspender la operación, reembarcar a la gente, y también despachar de vuelta al vaporcito de río. Tinkelpaugh corrió donde Tarleton a inquirir sobre el por qué de la orden. El oficial inglés le dijo que habiéndole informado Birdsall que los quinientos hombres a bordo del **Orizaba** iban a sumarse a las filas de Walker, él no les permitiría remontar el río. Tinkelpaugh alegó que 420 de ellos llevaban boleto de viaje a San Francisco y ninguno para el interior de Nicaragua, y también que no tenía suficientes provisiones para llevarse los de regreso a Nueva York. El oficial inglés le indicó que se los llevara a Colón, pero el otro contestó que tampoco podía hacer eso. Tarleton dijo que examinaría la hoja de ruta del barco a fin de tomar una decisión. Y acto seguido abordó el **Orizaba**, pasó a la oficina del sobrecargo, examinó los papeles, y por último interrogó a cierto número de pasajeros. No habiéndole parecido muy convincentes los alegatos de Birdsall, permitió al fin el transbordo de los pasajeros. La misión del agente de Vanderbilt fue infructuosa, ya que sólo consiguió que un barco de guerra británico registrase a un barco americano y causara algún retraso y muchas contrariedades. (1).

Pero el viejo financiero no había puesto fin a sus planes de venganza. Realmente, ese era apenas el principio de la lucha contra sus rivales. Por conducto de otro emisario establecido con el Director Provisorio Rivas negociaciones tendien-

[1] Del Comodoro Paulding al Secretario de Marina Dobbin, Manuscritos del Departamento de Marina, Flota del Caribe, I., Pág. 202; Senate Ex. Doc. 68, 34 Cong., 1 Sess., Págs. 152 - 4.

tes a suscitar la discordia entre éste y Walker, (1) y fue tal vez la labor del agente lo que en parte causó el rompimiento que ocurrió pocos meses después. Vanderbilt también entabló demanda en septiembre de 1856 en los tribunales del estado de Nueva York contra Garrison por la suma de \$ 500.000 alegando supuesto desfalco mientras estuvo al servicio de la compañía. Entre las acusaciones figuraba la de defraudarla con el envío de gran número de hombres que debían haber pagado pasaje de San Francisco a Nicaragua. (2). En diciembre entabló asimismo acción judicial en la Corte de Circuito de Estados Unidos en nombre de la Compañía Accesoría del Tránsito contra Morgan, Garrison y Walker, por la suma de \$ 1,000.000 alegando allanamiento, enajenación, uso ilícito de bienes ajenos, y conspiración fraudulenta para interrumpir y perturbar las operaciones lícitas de la compañía. (3). En capítulos siguientes se verá cómo hizo él otros esfuerzos en Wall Street para destruir la alianza concertada entre sus rivales y los filibusteros.

- 
- (1) Joseph L. White declaró bajo juramento aseverando ésto en un juicio en que se vio involucrada la Compañía del Tránsito en octubre de 1856. Se negó a dar detalles y nombres manifestando que si Walker supiera quién fue el intermediario lo fusilaría. Walker sospechó algo al respecto, pero nunca pudo descubrir al traidor. Ver **Herald**, de Nueva York, 17 de octubre de 1856.
- (2) Libro de recortes de Wheeler, Vol. 4, Págs. 133 y 136; y también el **Herald**, de Nueva York, 5 de septiembre de 1856.
- (3) **Herald**, de Nueva York, 22 de diciembre de 1856. Los decretos dictados por Walker el 18 y el 19 de febrero provocaron otras demandas. En Nueva York los vapores fueron puestos bajo el fideicomiso de Vanderbilt, y varios accionistas entablaron demanda también a fin de que se nombrara a un administrador judicial para liquidar el negocio de la compañía y distribuir sus bienes. Vanderbilt se opuso alegando que los decretos no tenían ninguna validez por no emanar de autoridad legal alguna. El 3 de noviembre la Corte Suprema de Nueva York declaró válidos los decretos emitidos por el gobierno **de facto**, y falló que la renovación era ya un hecho consumado, a pesar de cualesquiera consideraciones de justicia. Los vapores del Atlántico fueron puestos en manos de un administrador judicial y se ordenó fuesen vendidos. En California el fiscal general del estado entabló demanda por la posesión de los vapores, del Pacífico alegando que la Compañía Accesoría del Tránsito, como persona legal, había fallecido sin testar el 18 de febrero y que sus bienes de San Francisco, por tanto, pasaban al estado. **Herald**, de Nueva York, 16 de julio, 14 de octubre, 4 de noviembre, y 1 y 2 de diciembre de 1856; y también libros de recortes de Wheeler, Vol. 4, Págs. 159 y 173.

Walker nombró una comisión integrada por don Cleto Mayorga, E. J. C. Kewen, (1) y George F. Adler, con el encargo de fijar el monto que la compañía adeudaba al estado. Presentaron ellos su informe a principios de agosto. Debido a que el gobierno de Nicaragua no llevaba ninguna contabilidad, los comisionados tuvieron que atenerse a las cuentas de particulares y a los testimonios de empleados de la compañía. Llegaron los comisionados a la conclusión de que cada mes cruzaban el istmo dos mil pasajeros que al pagar treinta y cinco dólares por cabeza sumaban \$ 70.000 mensuales. Y agregando eso al valor de los pasajes oceánicos arrojaban un total de \$ 34,719.982, lo que con un interés del seis por ciento anual dejaba una utilidad de \$ 4.890 dólares mensuales. Los ingresos provenientes del acarreo de carga ascendían a \$ 79.000 mensuales. Calculándose los gastos en \$ 21.000, quedaría una utilidad de \$ 58.000 netos por mes, es decir \$ 696.000 al año. De esta suma correspondía al estado el diez por ciento que desde agosto de 1851 a marzo de 1856 arrojaba un total de \$ 69.600 anuales. A lo anterior los comisionados agregaban un interés del seis por ciento al año, y como no estaba presente ningún representante de la compañía (2) para probar que se habían hecho los pagos de \$ 10.000 anuales, sumáronse éstos también. Conforme a estos datos, la cantidad que adeudaba al estado ascendía a \$ 412,589.16. (3). Estas cifras eran por supuesto absurdas. En su queja a Marcy argüía Vanderbilt que el valor de los bienes embargados oscilaba entre \$ 700.000 y

- (1) E. J. C. Kewen, era hermano de Achilles Kewen, uno de "aquellos cincuenta y seis primeros", que murió en la primera batalla de Rivas. Fue editor de un periódico en Columbus, Miss., y abogado en San Luis, Mo., antes de 1849, año en que emigró a California. En 1851 lanzó su candidatura para representante del congreso por parte del partido "Whig", pero fue derrotado. Cuando Walker tomó Granada emigró a Nicaragua de cuya república fue representante financiero. Junto con otros comisionados resolvió que la Compañía del Tránsito debía una gran suma a Nicaragua, pero se opuso a que se tomaran medidas extremas. Después se estableció en Augusta, Ga., en donde se dedicó a reclutar aventureros para Nicaragua. **Representative Men**, Págs. 341 - 59, por Shuck.
- (2) Los comisionados habían representado la farsa de emplazar a los agentes de la compañía.
- (3) Wheeler a Marcy, 2 de agosto de 1856, Manuscritos del Departamento de Estado, Oficina de Índices y Archivos, Despachos, Nicaragua, II.

\$ 1,000.000; y que era por tanto increíble que una inversión de ese monto rindiera una utilidad neta de \$ 696.000, o sea del setenta al noventa y nueve por ciento al año. No obstante, esas eran las conclusiones de la comisión. Es asimismo inverosímil que los comisionados nicaragüenses nombrados el año anterior hubieran hecho una propuesta de sólo treinta y cinco mil dólares para ajustar un reclamo diez veces mayor que esa cantidad. Para presentar su informe los comisionados de Walker recurrieron con frecuencia a la imaginación, y hasta de que manera extravagante. Tan pronto como el informe salió a luz, todos los bienes de la vieja compañía en Nicaragua fueron vendidos a Morgan y Garrison. Los bonos que habían recibido en pago por anticipos hechos al gobierno de Nicaragua los dieron a cambio de las propiedades de la Compañía Accesoría del Tránsito. (1). De esa manera Walker pagó su deuda contraída con los financieros que lo habían sacado de apuros. La nueva compañía naviera comenzó a trabajar, y siguieron llegando americanos. Según todas las apariencias, el régimen filibustero estaba ya firmemente enraizado, pero en realidad de verdad había cavado a sus pies una fosa más profunda que el averno.

- (1) Los privilegios que por decreto se habían concedido en febrero a Randolph y sus asociados, Morgan y Randolph se los ofrecieron vender en junio a Vanderbilt, pero el financiero declaró que su deber era proteger a los accionistas de la vieja compañía, por lo que rehusó la oferta. A poco de eso Morgan y Garrison compraron su parte a Randolph, y luego en agosto, según queda dicho, adquirieron los bienes y la concesión. Tomado del libro de recorries del Mayor J. P. Heiss, actualmente en posesión de Mr. Robert Lusk, de Nashville, Tennesi, y en *herald*, de Nueva York, 7 de septiembre de 1856.