

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 justicia 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.