

CAPITULO 5

El problema filibustero

Una vez disuelta la confederación de la América Central, lo cual ocurrió en 1838, vinieron años de disturbios políticos en Nicaragua. Afortunadamente para la Compañía del Tránsito, las frecuentes revoluciones tenían como centro las dos ciudades principales asentadas al Norte de la ruta, de suerte que el tránsito de pasajeros no sufría trastornos de importancia. Granada, situada en el extremo nor-occidental del Lago de Nicaragua, era con sus comerciantes y grandes hacendados el baluarte del partido conservador. Apellidándose "legitimistas" sostenían que, conforme a la constitución vigente, en rigor legal correspondía a ellos gobernar el país. El partido opositor, compuesto de artesanos y finqueros que se denominaban democráticos, predominaba en León, ciudad ubicada en medio de una gran planicie del noroeste de la república. A principios de 1855, cuando apenas comenzaba a brillar el futuro de Morgan y de Garrison, los leoneses interrumpieron una tregua temporal en la lucha por el control de la nación para lanzarse sobre Granada, sede del gobierno legitimista. Si se hubiera atendido a sus propios y solos recursos, la revolución habría sin duda fracasado igual que otras muchas antes; pero la aparición de William Walker y sus "cincuenta y seis inmortales" fue la señal de nuevos y más graves acontecimientos en la política nicaragüense y en el transporte de carga y pasajeros a través del istmo.

La vida de William Walker es una de las más interesantes del periodo aquel de la fiebre del oro. Aunque no medía más que cinco pies y cinco pulgadas de estatura y su peso no llegaba a las 120 libras, su exigua humanidad rebosaba confianza en sí mismo, y sus glaciales ojos grises irradiaban autoridad. La supremacía de su intelecto y su firme resolución fueron fuerzas que llevaron derechamente su corta vida hasta la meta que se había fijado; de ahí que se le conociera como "el predestinado de los ojos grises".

Nació Walker en 1824 en Nashville, Tenesí. Demostró su talento graduándose a los catorce años en la Universidad de Nashville y a los diecinueve se doctoró de médico en la Universidad de Pensilvania. La medicina, sin embargo, no se amoldaba a su naturaleza inquieta, y a pesar de haber ido a Europa a ampliar sus estudios durante dos años, volvió a Estados Unidos a estudiar leyes y se hizo abogado. Comenzó a ejercer esta profesión en Nueva Orleans. Mas tampoco la abogacía le satisfizo. En los cuatro años siguientes su azogado espíritu le llevó a trabajar de periodista primero en el **New Orleans Crescent**, y después en el **Daily Herald**, de San Francisco, a donde se había trasladado, para en seguida volver a su profesión de abogado en la ciudad de Marysville, en California. Estando allí concibió el atrevido plan de fundar una colonia militar en el estado mexicano de Sonora.

Walker comenzó su carrera de filibustero en Octubre de 1854 cuando con una pequeña fuerza de aventureros salió para Sonora. Pero las deserciones, las enfermedades y el hambre les obligaron a huir de los soldados mexicanos que los perseguían. Estuvieron todos a punto de perecer, mas al fin pudieron cruzar la frontera de la Baja California internándose en territorio estadounidense. Esta experiencia, lejos de amilanar su espíritu le hizo prestar oídos al grandioso proyecto que le presentó Byron Cole. (1).

[1] William O. Scroggs, **Filibusters and Financiers; the Story of William Walker and His Associates** (Nueva York: The Macmillan Co., 1916), Págs. 9 - 16; William V. Wells, **Walker's Expedition to Nicaragua; A History of the Central American War and the Sonora and Kinney Expeditions** (Nueva York: Stringer and Townsend, 1856), Págs. 21 - 22.

Aun cuando se dedicaba principalmente a sus quehaceres como uno de los propietarios del periódico **Commercial Advertiser**, de San Francisco, Cole era también condeño de la Honduras Mining and Trading Company, una compañía minera que gestionaba la explotación de ciertos yacimientos auríferos de Honduras. Sin entrar a analizar los problemas políticos de la América Central, bástenos decir que Cole había llegado a la conclusión de que si en Nicaragua fracasaba la revuelta de los democráticos, muy probablemente se derribaría el gobierno liberal de Honduras que le había otorgado su concesión minera. Por otra parte, si los democráticos conquistaban el poder con ayuda de aventureros americanos, Nicaragua también podría ser campo propicio para el espíritu emprendedor de ellos.

Alucinado por el espejismo de poder y gloria hábilmente coloreado por Cole, Walker aceptó la dirección del **Commercial Advertiser** mientras Cole iba a Nicaragua. Don Francisco Castellón, jefe de las fuerzas democráticas de León, escuchó con interés los elogios que Cole le hizo de Walker. Así consiguió firmar un contrato mediante el cual se comprometía a llevar a Nicaragua trescientos hombres que prestarían allá servicio militar; con él en sus manos se regresó a California. Pero Walker, con sus conocimientos de abogacía, advirtió que el contrato violaba la ley de neutralidad americana, por lo que Cole tuvo que volver a Nicaragua a obtener uno nuevo que fuese estrictamente de colonización. (2).

Tras de solucionar muchas dificultades económicas y luego de burlar un embargo que pesaba sobre el décrepito bergantín que habría de llevarlo a Nicaragua, Walker pudo al fin zarpar el 4 de Mayo de 1855 con sus "cincuenta y seis inmortales". Castellón los recibió calurosamente, los denominó la "Falange Americana", y dio a Walker rango de co-

(2) William Walker, *War in Nicaragua* (Mobile: S. H. Goetzel & Co., 1860), Págs. 13 - 18; Jerónimo Pérez, *Memorias para la Historia de la Revolución de Nicaragua en 1854* (Managua: Imprenta del Gobierno, 1865), Págs. 3 - 136; Gámez, *Historia de Nicaragua*, pp. 656 - 58.

ronel. La cordialidad demostrada desapareció muy pronto al hacerse notorio que Walker no tenía intenciones de seguir la estrategia trazada por los líderes democráticos. Obsesionados únicamente por la idea de defender a León y de atacar a sus enemigos en Granada, los revolucionarios desatendían la ruta del tránsito situada muchas millas al Sur. Walker, en cambio, puso todo su empeño en controlar la ruta. Consciente de que nunca podría realizar sus planes con sólo cincuenta y seis hombres, antes de salir de San Francisco dejó instrucciones de reclutar aventureros que debían enviársele en los vapores que regularmente llegaban a Nicaragua. También llevaba en mente aumentar sus fuerzas reclutando gente entre los americanos que cruzaban el istmo. Con un considerable número de filibusteros sí podría sojuzgar el país. La consternación de Castellón fue grande cuando Walker se negó a lanzarse directamente sobre Granada y se dispuso en cambio a apoderarse del tránsito. La animosidad que había surgido entre ambos probablemente hubiera causado su ruina si fracasaba el osado plan que pensaba poner en práctica para tomarse Granada. (3).

Contrariando la orden de Castellón, Walker salió para San Juan del Sur resuelto a ocupar la ruta. Fue derrotado pero volvió por segunda vez y obtuvo un triunfo sobre los legitimistas en La Virgen. Teniendo ya en sus manos el tránsito, esperó la llegada del vapor procedente de San Francisco. Tras un mes de larga espera arribó el **Cortés** con 35 hombres al mando del Coronel Charles Gilman, quien había perdido una pierna en la aventura filibustera de Sonora. Aumentadas ya sus fuerzas, Walker resolvió ejecutar el plan que desde el día de su llegada a Nicaragua reverberaba en su cabeza.

- (3) N. Y. Herald, 2 y 7 de Junio, 26 de Julio de 1855; Walker, *War in Nicaragua*, Págs. 42 - 57; Lorenzo Montúfar, *Walker en Centro América* (Guatemala: Tipografía "La Unión", 1887), Págs. 69 - 78; By an Officer in the Service of Walker, *The Destiny of Nicaragua: Central America as It Was, Is, and May Be* (Boston: S. A. Bent & Co., 1856), p. 59; Gustavo Alemán Bolaños, *Centenario de la Guerra Nacional contra Walker* (Guatemala, 1956), Págs. 7 - 19; *Alta*, 16 de Julio, 14 de Agosto de 1855.

El 10 de Octubre se apoderó en el lago del vapor **Virgen** que llegó a la bahía de La Virgen con pasajeros procedentes de los estados del Atlántico de Estados Unidos en viaje a California. Después que pasajeros y carga hubieron desembarcado, embarcó a su tropa y enfiló rumbo a Granada. Bordeando la costa frente a la ciudad y con las luces del vapor apagadas, Walker desembarcó con sus hombres unas tres millas al Norte. A eso de las seis de la mañana del 13 entraron en Granada mientras la pequeña guarnición legitimista dormía plácidamente. Después de unos quince minutos de nutrido tiroteo los filibusteros se apoderaron de la ciudad. Firmemente ya en posesión de la capital del enemigo, Walker comenzó a entablar negociaciones de paz. (4).

Envió por tierra emisarios nicaragüenses a Rivas, mientras que por agua, en el **Virgen**, iba también para allá John H. Wheeler, el ministro americano, en misión de buenos oficios. Los legitimistas no sólo se negaron a tratar con los emisarios sino que detuvieron por dos días a Wheeler como prisionero antes de permitirle volver a Granada. Y encima de este ultraje tropas legitimistas atacaron en La Virgen a unos pasajeros estadounidenses que iban a Nueva Orleans y Nueva York. Los soldados dispararon contra un grupo que estaba en los alrededores de la oficina de la Compañía del Tránsito; cinco americanos quedaron muertos y nueve resultaron heridos. Los soldados legitimistas detuvieron al resto mientras saqueaban la oficina. Tan pronto como dejaron el lugar, unos 400 pasajeros abordaron el **Virgen** y se dirigieron al hospital de la isla de Ometepe, pero al enterarse de que estaba en manos del enemigo siguieron rumbo a Granada. Entre ellos había más de 100 heridos y enfermos de vómito y fiebre amarilla. Un doctor americano que trató de curarlos no pudo hacer gran cosa por falta de medicinas e instru-

(4) James Jeffrey Roche. *The Story of the Filibusters* (Nueva York: Macmillan & Co., 1891). Págs. 80 - 92; C. W. Doubleday, *Reminiscences of the Filibuster War In Nicaragua* (Nueva York y Londres: G. P. Putnam's Sons, 1886), Págs. 24 - 89; Manning, *Central America, 1851 - 60*, 4 481-83; John H. Wheeler, 'Nicaragua: the Centre of Central America: Its Past History, Present Position and Future Prospects', Library of Congress, Págs. 92 - 104.

mental. Los pasajeros se alojaron en Granada donde y como pudieron en espera de que se reabriera la ruta del tránsito. (5).

Habiendo sido rechazadas sus propuestas de paz, Walker resolvió asestar otro golpe aterrador. En la mañana del 22 de Octubre ordenó el fusilamiento de don Mateo Mayorga Cuadra, el legitimista de más relieve que tenía en su poder. Fue ejecutado en la plaza mayor de la ciudad. En seguida hizo saber a las fuerzas legitimistas que tenía en rehén a las familias de Granada en garantía del buen comportamiento del enemigo. La amenaza surtió el efecto deseado, ya que la mayoría de los oficiales legitimistas tenían familiares en aquella ciudad. Y entonces sí todos comenzaron a hablar de paz. Hecha ésta se designó presidente provisional a don Patricio Rivas, un legitimista moderado, y a Walker se le hizo comandante en jefe del ejército de la república. Esa noche los pasajeros americanos se embarcaron en el **San Carlos para San Juan del Norte**, con lo que el transporte trasoceánico recobró su normalidad. Fuera de los inconvenientes sufridos por los pasajeros que iban a Nueva York, la acción de Walker no había siquiera interrumpido el tránsito. (6).

La deuda insoluta que la Canal Company y la Compañía Accesoria del Tránsito tenían con la República de Nicaragua dio pie al reclamo que Walker les hizo. En virtud del contrato celebrado en 1849 con la Canal Company y el de 1851 con la Compañía del Tránsito, ambas se habían comprometido a pagar al gobierno de Nicaragua, entre otras sumas, \$ 10,000 dólares anuales más el 10% de la utilidades netas,

- (5) De Wheeler a Marcy, 23 de Octubre de 1855, en Manning, *Central America, 1851 - 1860*, 4:482-83; Wheeler, "Nicaragua", Págs. 106 - 113; J. C. Tucker, *To the Golden Goal and Other Sketches* (San Francisco: William Doxey, 1895), Págs. 203 - 20; *El Nicaragüense* (Granada), 20 de Octubre de 1855; *Alta*, 4 de Noviembre de 1855.
- (6) Walker and Corral Treaty, fechado el 23 de Octubre de 1855, de Wheeler a Marcy, 30 de Octubre de 1855, en Pierce, *Message on Routes between Atlantic and Pacific*, Págs. 31 - 32; de Wheeler a Marcy, 8 de Noviembre de 1855; en Manning, *Central America, 1851 - 1860*, 4:486.

y a mostrar anualmente las cuentas de los ingresos y egresos. La del Tránsito abonó \$ 10.000 dólares anuales de 1849 a 1852; sin embargo, el 1o. de Junio de 1852 la compañía dio a sus accionistas un dividendo del 2%, y nada a Nicaragua. Enterado de esto, el gobierno nicaragüense envió a Nueva York dos comisionados con el encargo de averiguar el por qué de la anomalía y a pedir el estado de cuentas.

Llegados a Nueva York los comisionados pidieron ver los libros de la compañía. En ellos constaba que se había pagado un dividendo de dos dólares por acción. Puesto que esto indicaba que había habido utilidades, los comisionados pidieron la compulsión de los libros. Tras una larga espera, la compañía les entregó documentación con numerosos datos referentes a gastos tratando de probar con ellos que la explotación del tránsito estaba dejando pérdidas. Incluían los datos la compra de embarcaciones, la construcción de la carretera de La Virgen a San Juan del Sur, estudios topográficos del proyectado canal, y también el costo del viaje de White y Vanderbilt a Inglaterra. Los comisionados impugnaron la legalidad de tales cuentas y sometieron el caso a prominentes consultores y comerciantes, quienes fallaron a favor de los reclamantes. Luego éstos exigieron la suma de \$ 30.000 dólares y pidieron a la compañía firmarles un pagaré a diez días vista. Al negarse la compañía, el asunto se embarbascó en fútiles negociaciones. Después que Morgan y Garrison tomaron el control de la compañía, ofrecieron saldar el reclamo mediante el pago de \$ 35.000 dólares, pero los legitimistas subieron su demanda a \$ 45.000; con esto las negociaciones volvieron a paralizarse. La última tentativa de arreglo terminó cuando Walker se apoderó de Granada y los representantes legitimistas le retiraron su apoyo. (7).

(7) Pierce. *Message on Routes between Atlantic and Pacific*, Págs. 68, 81-86-7, 95, 102 y 121; Correspondencia entre los comisionados de Nicaragua y la Compañía Agresoria del Tránsito, reproducida en el *N. Y. Herald*, 18 de Noviembre de 1852.

Antes de salir de San Francisco, Walker se había informado de cómo andaban las cosas respecto de la deuda de la compañía con el gobierno de Nicaragua, por lo que propuso a Garrison su cancelación con el envío de reclutas americanos en sus vapores. En tal ocasión Garrison le dijo que sus principios le impedían hacer transacciones de esa clase. Una agradable sorpresa fue la que recibió Walker cuando después de haberse tomado *Granada Charles J. Macdonald*, agente de Garrison en Nicaragua, le ofreció dar al nuevo gobierno un anticipo de \$ 20.000 dólares que tomaría del oro que iba en tránsito de San Francisco a Nueva York. Luego de haberse convencido Walker de que Macdonald tenía autorización de Garrison para hacer tal cosa, envió una fuerza armada al vapor **San Carlos**. A pesar de la protesta de *Joseph N. Scott*, los soldados se llevaron una caja con oro en barras por la cantidad apuntada. Walker prometió que el estado pagaría el préstamo con intereses, y puso como garantía lo que la Compañía del Tránsito estaba obligada a pagar a Nicaragua. Morgan aceptó la letra de cambio cuando le fue presentada en Nueva York. (8).

El anticipo dado por Macdonald hizo ver a Walker que Morgan y Garrison podrían cooperar en la operación de llevarle americanos a Nicaragua. Con tal fin escribió a A. P. Crittenden, su agente de reclutamiento en San Francisco, instándole a entenderse con Garrison para el envío de 500 hombres. En esos días Parker H. French, uno de los oficiales de Walker a quien se había nombrado ministro de Nicaragua en Estado Unidos, salió para Nueva York a hacer arreglos similares con Morgan. Al entrevistarse allá con él le dijo que en vista de haber la compañía dado un anticipo de \$ 20.000 dólares, Nicaragua daría por cancelado su viejo reclamo si le llevaba emigrantes a razón de \$ 20 dólares por cabeza. Estudiada la propuesta, los directores de la compañía aceptaron llevarlos por ese precio siempre y cuando no

(8) Walker, *War in Nicaragua*, Págs. 127 - 28; de Joseph N. Scott o John H. Wheeler, citada en la obra de Wiltsee, *Gold Rush Steamers*, p. 182.

fuesen allí organizados bajo régimen militar ni se les reclutase después como soldados. Antes de este convenio la compañía había llevado a Nicaragua en sus vapores a más de mil emigrantes. (9).

El visto bueno dado por Morgan y Garrison obedecía a recientes sucesos ocurridos dentro de la compañía, porque a pesar de la competencia entablada con la ruta de Panamá, ellos habían hecho de la Compañía del Tránsito una empresa remunerativa. Después de haber anulado en 1855 su contrato con la Pacific Mail, continuaron rebajando en el verano las tarifas. Y aun cuando a causa de un brote de fiebre amarilla la Compañía del Tránsito había retirado sus vapores que viajaban de Nueva Orleans a San Juan del Norte, su política de rebaja de precios hizo que las líneas Mail se vieran en dificultades para cubrir sus gastos. En Septiembre concertaron un nuevo acuerdo que establecía juntar en uno solo los ingresos brutos y dividirlos por iguales partes en forma retroactiva a contar del 1.º de Julio de 1854. Esto era ventajoso para la compañía de Nicaragua, puesto que acarrearba menos pasajeros y sus gastos eran menores. (10).

El estado de cuentas de la Compañía del Tránsito emitido el 22 de Noviembre de 1855, revelaba que desde el 1.º de Julio de 1854 al 6 de Octubre de 1855, las compañías Mail debían \$ 101.949 dólares por concepto de su exceso de carga y pasajeros. Para los accionistas fue probablemente difícil comprender por qué el mismo informe decía que el acuerdo había sido anulado debido a que la Pacific Mail no había concedido a la compañía un préstamo de \$ 100.000 dólares, máxime cuando dicho informe decía que ese período había dejado una utilidad neta de \$ 1.149.235 dólares. (11).

9) De Vanderbilt a Marcy, 17 de Marzo de 1856, en Pierce, *Message on Routes between Atlantic and Pacific*, págs. 120-21; Walker, *War in Nicaragua*, p. 149.
10) Apéndice 9, Parte 3, *N. Y. Herald*, 12 de Septiembre, 16 de Octubre de 1855.
11) *N. Y. Herald*, 22 de Noviembre de 1855.

El **New York Herald** la censuró duramente advirtiéndole que:

"En manos competentes la compañía podría ser una de las más lucrativas empresas de este país. De las utilidades netas que al presente obtiene podría pagar el diez por ciento al año sobre el valor nominal de sus acciones . . .

Las utilidades netas dejadas por sus vapores en quince meses fueron de casi un millón doscientos cincuenta mil dólares, de todo lo cual no llegó un solo centavo a manos de los accionistas, pero sí a las de los directores . . .

Con estos hechos a la vista, sería en verdad extraño que los accionistas no se quejaran de la extravagancia y mala administración —por decir lo menos— de sus servidores". (12).

Es difícil determinar qué porcentaje de estas utilidades quedaría en manos de Morgan y de Garrison, pero tiene que haber sido exorbitante. El **Herald** decía que Morgan devengaba \$ 100.000 dólares anuales tan sólo como salario fijo, y que a Garrison se le habían asignado \$ 60.000. Sea lo que en realidad fuere, lo cierto es que debían haber estado acumulando rápidamente cuantiosas fortunas. Con todo, los negros nubarrones que se cernían en el horizonte deben haberles hecho comprender que de no ocurrir algo drástico, el brillante negocio se les escurriría de las manos. El Comodoro Vanderbilt había reanudado su empeño de "arruinarlos" y esta vez parecía que iba a lograr hacerlo porque ellos no tenían dentro de la compañía suficiente poder para evitarlo. (13).

En Marzo de 1855 Daniel B. Allen, yerno de Vanderbilt, acusó judicialmente a los funcionarios de la compañía de-

(12) **N. Y. Herald**, 27 de Noviembre de 1855.

(13) *Ibid.*

clarando que habían emitido ilegalmente 40.000 acciones para comprar los vapores del Comodoro y que de manera indebida se estaban apropiando de los fondos. Obtuvo un embargo provisional para que no se emitieran más acciones y también para que Morgan y Garrison no pudieran concertar nuevos contratos con la compañía. Aun cuando el juez manifestó que no podía determinar si la compañía se había o no excedido en sus atribuciones hasta que ella fuese parte en el caso, la medida adoptada tuvo el efecto deseado. Al saberse lo del embargo, el precio de las acciones bajó a \$ 15 dólares; en el verano de 1855 las noticias de la guerra de los filibusteros en Nicaragua las hicieron bajar más. Durante ese tiempo Vanderbilt y sus socios se habían dedicado calladamente a comprar grandes cantidades de las acciones en venta. Antes de Noviembre Morgan y Garrison ya sabían que era sólo cuestión de tiempo para que Vanderbilt hiciera sentir en la bolsa el peso de sus acciones. Garrison, al darse cuenta de esta realidad, cambió su actitud para con Walker e ideó el golpe mediante el cual esperaba obtener el control absoluto de la ruta del tránsito a través de Nicaragua. (14).

Cuando el 16 de Noviembre Crittenden recibió la carta de Walker, corrió a donde Garrison con la propuesta. Garrison manifestó que él tenía en mente un plan mucho más radical aún que el de sólo saldar la deuda de la Compañía del Tránsito. Le dijo a Crittenden que habiendo la compañía incumplido sus obligaciones contractuales con Nicaragua había perdido sus derechos legales. Y después de hablarle así sugirió que Walker anulara el contrato con la compañía y les concediera uno nuevo a él y a Morgan. A cambio de eso ellos darían en adelanto a Nicaragua el precio de los pasajes de todo aquel que quisiera irse allá. Crittenden aceptó al punto la idea y comenzó a dar los pasos conducentes a poner en efecto el trato. (15).

(14) Lane, *Comodoro Vanderbilt*, Págs. 113 - 14; *N. Y. Herald*, 16 y 17 de Marzo, 2 y 6 de Abril de 1855.

(15) Walker, *War in Nicaragua*, p. 151.

El 17 de Diciembre de 1855 los señores W. R. Garrison, hijo de Cornelius K. Garrison, Charles Macdonald, y Edmund Randolph llegaron a San Juan del Sur con más de cien reclutas embarcados en las condiciones convenidas. Randolph había sido amigo de Walker desde los tiempos aquellos de Nueva Orleans, y como abogado que era lo defendió cuando el juicio por la invasión a Sonora; eran íntimos amigos, y Walker admiraba sus grandes capacidades. Garrison no pudo haber escogido a un hombre mejor para el desempeño de la misión. (16). Llegados a Granada Randolph informó a Walker que él y Crittenden, después de examinar cuidadosamente el contrato de la Compañía del Tránsito, estaban plenamente convencidos de que dicho contrato había prescrito por incumplimiento de la compañía. Le dijo en seguida que se encontraba allí a solicitud de Garrison quien le había puesto al tanto de la propuesta, y que actuaría en representación suya. Walker, desde luego, aceptó la idea y ambos redactaron el texto de un nuevo contrato, hecho lo cual Macdonald se volvió a San Francisco llevando una copia para Garrison, y luego W. R. Garrison partió para Nueva York a dar cuenta del arreglo a Morgan. Todo esto se hizo a espaldas del Presidente Rivas y de su gabinete. (17).

Cuando W. R. Garrison llegó a Nueva York a recabar la aprobación de Morgan, éste de buen grado la concedió. En Diciembre Vanderbilt decidió hacer sentir el peso de sus acciones y quitarle a Morgan la agencia y la presidencia. Ni que decir tiene que la directiva de la compañía nada sabía del anticipo de \$ 20.000 dólares dado a Walker, pues cuando Vanderbilt se lo hizo saber lo volvieron a nombrar agente ge-

(16) Walker, *War in Nicaragua*, p. 150; Scroggs, *Fillbusters and Financiers*, Págs. 134 - 53.

(17) Walker, *War in Nicaragua*, Págs. 150 - 52; Jerónimo Pérez, *Memorias para la Historia de la Campaña Nacional contra el Fillbusterismo, 1856 - 57* (Masaya: imprenta del Orden, 1873) p. 29.

neral; a Morgan lo obligaron a renunciar, y el 30 de Enero de 1856 eligieron a Vanderbilt presidente de la compañía. (18).

Estas cosas enfurecieron a Morgan. A fin de poner en mal predicado a la compañía y depreciar el valor de las acciones, entabló contra ella demanda por \$ 70.000 dólares y lanzó a la venta grandes cantidades de acciones. En estas circunstancias aceptó gustosamente la propuesta de adquirir el contrato de la Compañía del Tránsito, y W. R. Garrison se regresó a Nicaragua llevando la completa aprobación del proyecto. (19).

Habiendo Macdonald y W. R. Garrison regresado a Nicaragua con el plan definitivamente aprobado, Randolph y Walker se sentaron a redactar con todo esmero un decreto anulando el contrato. El decreto revocaba los contratos otorgados a la American Atlantic and Pacific Ship Canal Company y a la Compañía Accesoria del Tránsito, y nombraba a tres comisionados con autorización para apoderarse de los bienes de las compañías y examinar sus cuentas con el objeto de determinar el monto que adeudaban al Estado de Nicaragua. En una disposición final el decreto establecía que los bienes podrían darse —con las garantías debidas— a otra compañía a fin de que no se interrumpiera el transporte interoceánico. En seguida Walker llevó el texto del nuevo contrato al Presidente Rivas quien lo firmó "no sólo sin vacilar sino que con gusto no disimulado". (20).

Esto ocurrió el 18 de Febrero de 1856. Al día siguiente Walker presentó al Presidente Rivas un nuevo proyecto de contrato en nombre de Randolph y sus socios. Para el presidente esto fue una sorpresa. Don Fermín Ferrer, miembro del gabinete, lo calificó de "una venta del país", y sólo hasta

(18) De Vanderbilt a Marcy, 26 de Marzo de 1856, en Pierce, *Message on Routes between Atlantic and Pacific*, p. 81; *Murray v. Vanderbilt*, 39 Barbour (Nueva York), 144 (1863).

(19) *N. Y. Herald*, 7 de Enero, 17 de Marzo de 1856.

(20) Walker, *War in Nicaragua*, p. 155; Pierce, *Message on Routes between Atlantic and Pacific*, Págs. 106 - 08; *El Nicaragüense*, 23 de Febrero de 1856.

que su traducción al español fue vuelta a redactar suprimiéndole a la compañía muchos privilegios, pudo Walker obtener la firma del presidente. Walker retardó la publicación del decreto hasta que los pasajeros procedentes de California —que en esos días cruzaban el istmo— habían salido de San Juan del Norte para Nueva York, pero mandó secretamente un mensaje a Morgan poniéndolo en autos de la maniobra para darle tiempo a crear una nueva línea naviera antes de que Vanderbilt se enterara. En consecuencia, Morgan recibió el mensaje el 28 de Febrero, en tanto que la noticia del decreto aparecida en **El Nicaragüense** (semanario de Walker publicado en Granada) el 23 de ese mismo mes no la supo Vanderbilt sino hasta el 13 de Marzo de 1856. (21).

Al imponerse Morgan del golpe dado, entró de lleno en la bolsa de valores a desarrollar su plan. En Febrero se habían vendido las acciones a \$ 23 dólares, debiéndose el alza a que recientemente Vanderbilt y sus socios habían comprado. Morgan, en su propio nombre y en el de Garrison, vendió no sólo las acciones que tenía de la Compañía del Tránsito, sino que vendió más de las que tenía. Cuando llegó a Nueva York la noticia de la revocación del contrato y de que se le había concedido uno nuevo a Edmund Randolph, las acciones bajaron cuatro puntos en un día de mucha venta hasta llegar a cotizarse a \$ 13 dólares. Morgan realizó una considerable ganancia. La maniobra de Walker había producido a Morgan y a Garrison utilidades del ciento por ciento. (22).

Grande fue la sorpresa que Vanderbilt y la directiva de la Compañía del Tránsito recibieron al saber la noticia de la revocación del contrato. Porque apenas dos semanas antes habían salido de Nueva York a bordo del **Prometheus** y a costa de Vanderbilt como agente general de la compañía, 250 reclutas para Walker. Don Domingo de Goicouría, un

(21) *El Nicaragüense*, 1o. de Marzo de 1856; Pérez, *Memorias de la Campaña Nacional, 1856 - 1857*, p. 29; Apéndice A, Parte 2.

(22) *Luna Commodore Vanderbilt*, p. 119

Subano que había hecho arreglos con Walker para llevarle filibusteros, había convencido a Vanderbilt de que Walker estaba dispuesto a solucionar la disputa que tenía la compañía con Nicaragua. Vanderbilt estalló en borbotones de cólera. Inmediatamente suspendió el tráfico de los vapores del Atlántico y despachó a James M. Cross con órdenes de hacer que los vapores procedentes de California se dirigieran directamente a Panamá sin tocar en San Juan del Sur. El 17 de Marzo de 1856 el *New York Herald* dio al público la noticia del decreto de revocación del contrato. (23).

Con fecha de ese día Vanderbilt protestó por escrito al Secretario de Estado William L. Marcy instando al gobierno de Estados Unidos a "proteger los derechos y propiedades de sus ciudadanos". (24). El 26 de Marzo envió otra carta a Marcy con documentación y respuestas a las acusaciones del Gobierno de Nicaragua. Replicando al alegato de que la compañía no había cumplido su compromiso de construir el canal, o una línea férrea, o bien un camino para carruajes, decía Vanderbilt que, conforme al contrato, quedaban todavía cinco años para cumplir esa obligación, y que si bien se había encontrado que era impracticable construir un canal de las dimensiones requeridas, la compañía ya tenía construido el estrato de base para tender una línea férrea, y que cumpliría con ese requisito antes de la expiración del plazo estipulado. En cuanto al cargo de que la compañía no había pagado los \$ 10.000 dólares anuales ni el 10% de sus utilidades netas, probaba documentadamente que Walker erraba en ese punto puesto que sí se habían pagado los \$ 10.000 dólares anuales desde 1849 a 1854 y que el dinero ya estaba listo para pagar la cuota correspondiente a 1855; no obstante eso, en demanda entablada por los señores Manning, Glenton and Company, la corte había vedado a la compañía pagar ese dinero. Además, en cuanto a la cuestión de la deuda que alegaban los comisionados, se había

(23) *Campbell et al v. The Uncle Sam*, 4 Federal Cases 1,198, Case No. 2,371, (1850); *N. Y. Herald*, 17 de Marzo de 1856; Lena, *Comodoro Vanderbilt*, p. 113.

(24) Pierce, *Message on Routes between Atlantic and Pacific*, p. 122.

llegado a la conclusión de que la compañía era más bien la acreedora, no Nicaragua. Vanderbilt afirmaba que el valor de los bienes embargados fluctuaba entre \$ 700.000 y \$ 1.000.000 de dólares, lo cual, decía, Nicaragua retenía "fraudulentamente y por la fuerza de las armas . . . en abierto reto a las leyes y a las autoridades", y pedía "la intervención del gobierno . . . para quitar el botín a los agresores, y devolvérselo para poder disfrutar de nuestros derechos conculcados ahora". (25).

A pesar de las pormenorizadas explicaciones de Vanderbilt, el Departamento de Estado dio pocas esperanzas a una compañía que apenas semanas antes había desafiado abiertamente la ley de neutralidad. En su correspondencia Vanderbilt admitía que la compañía había llevado filibusteros a Nicaragua, pero por otra parte afirmaba que a nadie se daba boleto si no iba desarmado y no declaraba antes ir con miras pacíficas. El Secretario de Estado Marcy negó la solicitud de intervención manifestando que la compañía era una corporación nicaragüense y por lo tanto sujeta sólo a las leyes de Nicaragua, hecho éste que ayer no más la misma compañía había argumentado para reclamar exoneración de las leyes de Estados Unidos. La prensa neoyorkina, siguiendo el ejemplo de Marcy, sugirió sarcásticamente a Vanderbilt que pidiera ayuda al gobierno de Nicaragua. (26).

En San Francisco Garrison, en el interín, se esforzaba en mantener operando, hasta tanto pudiera, los vapores de la Compañía del Tránsito. Así fue que el **Cortés** zarpó el 20 de Marzo para San Juan del Sur, y el 15 de Abril le siguió el **Uncle Sam**. Pero James W. Cross encontró al **Cortés** en San Juan del Sur y lo hizo seguir viaje hasta Panamá, conforme instrucciones que tenía. Luego se embarcó en el **Golden Gate** de la Pacific Mail y en camino, a sólo pocos días de San

(25) Ibid., 81 - 122.

(26) Pierce, *Message on Routes between Atlantic and Pacific*, Págs. 81 - 82.

Francisco, se topó con el **Uncle Sam** al que ordenó dirigirse directamente a Panamá. Con esta medida quedaba paralizado el transporte a través de Nicaragua. Pasaron más de seis semanas antes de que fuera reabierto. (27).

Entre tanto, Morgan y Garrison hacían prodigios para reabrir la ruta. Morgan retiró su vapor **Orizaba** de la travesía Nueva Orleans-Veracruz para enlazarlo con el **Sierra Nevada** del Pacífico que la Compañía del Tránsito había tomado en arriendo. A principios de Abril arribó a Nueva York el **Orizaba** anunciando su salida para San Juan del Norte el 8. En la mañana que debía soltar amarras se reunió en el muelle una gran muchedumbre para verlo zarpar, pues circulaban rumores de que el jefe de policía, instigado por la Compañía del Tránsito, se lo impediría. Apenas despedaba cuando apareció el sub-fiscal de distrito acompañado de policías y ordenó al Capitán Tinklepaugh detener el barco, pero el marino no le hizo caso y el **Orizaba** entró en la corriente. La agitación en el muelle se hizo intensa; sin embargo, el vapor se detuvo y en un bote bajaron tres supuestos filibusteros; luego siguió con destino a Nicaragua. (28).

Yendo el **Orizaba** en alta mar, Morgan envió el nuevo vapor **Charles Morgan** en viaje de Nueva Orleans a San Juan del Norte con 250 filibusteros para Walker. Llegó allá el 15 de Abril, un día antes que el **Orizaba** entrara a puerto. Sin que el Capitán Tinklepaugh lo supiera iba a bordo Hosea Birdsall, agente de Vanderbilt enviado con el encargo de exigir la entrega de todos los bienes que la compañía tenía en Punta de Castilla. (29).

Ante la negativa del agente de la Compañía del Tránsito de entregarlos, Birdsall, conforme a instrucciones que le había dado Vanderbilt, se dirigió en demanda de ayuda al

(27) *Campbell et al v. The Uncle Sam*, 4 Federal Cases 1196 - 97, Case No. 2371 (1856).

(28) Apéndice A, Parte 2, *N. Y. Herald*, 27 de Noviembre de 1855; 9 de Abril de 1856.

(29) *Picayone*, 22 de Abril de 1856.

Capitán Tarleton de la corbeta británica **Eurydice**. Le pidió no dejar que el vaporcito de río tomara a los pasajeros del **Orizaba**, pues que ya Vanderbilt había quitado toda autoridad al agente y aseguraba que la mayoría de los pasajeros eran filibusteros contratados para engrosar las filas de Walker. El Capitán Tarleton se negó a entrometerse en la querrela de dos compañías americanas, pero envió a uno de sus oficiales a detener el vaporcito mientras se investigaba lo de los filibusteros. El oficial pasó al vaporcito y, después de hablar con el agente y el Capitán Tinklepaugh, subió a bordo del **Orizaba** a ver su hoja de ruta. El contador le mostró la documentación e informó a Tarleton que antes de salir de Nueva York las autoridades estadounidenses habían examinado barco y pasajeros. A la contaduría se presentaron en esos momentos unos pocos pasajeros diciendo que no tenían ninguna intención de sumarse a las fuerzas de Walker. En vista de lo cual el Capitán Tarleton se retiró dejando al vaporcito remontar el río. (30).

De regreso en Nueva York el Capitán Tinklepaugh elevó ante el Departamento de Estado su protesta por el registro del barco. Marcy ordenó al Comodoro Paulding ir a San Juan del Norte y practicar allí la debida investigación. Cuando hubo llenado su cometido, Paulding escribió a Tarleton diciéndole: "En cumplimiento de su deber aquí, es apenas de justicia reconocer que usted actuó, según se me ha informado, con moderación, justicia y humanidad". (31). De esa suerte, el plan urdido por Vanderbilt para complicar a la flota británica en la cuestión se vino abajo, y no le quedó más remedio que valerse por sí mismo. (32).

(30) De Thomas Lord a Hosea Birdsall, 8 de Abril de 1856, FO 53 (Mosquito), Carrete 14, Vol. 37b; de Hosea Birdsall al Capitán Tarleton, 17 de Abril de 1856, *ibid*; de J. W. Tarleton a James Green, 25 de Abril de 1856, *ibid*; Protesta del Capitán Tinklepaugh, fecha el 6 de Mayo de 1856, Pierce, *Message on Routes between Atlantic and Pacific*, Págs. 153 - 54.

(31) De W. Paulding a J. W. Tarleton, 9 de Junio de 1856, FO 53 (Mosquito), Carrete 14, Vol. 39.

(32) De J. W. Tarleton a James Green, 25 de Abril de 1856, FO 54 (Mosquito), Carrete 14, Vol. 37b; Picayune, 3 de Mayo de 1856.

Entre tanto, cuando los pasajeros del **Orizaba** llegaron a El Castillo, supieron que había estallado la guerra entre Costa Rica y Nicaragua y que la ruta estaba cerrada. Tras dos días de espera la compañía les dio a escoger entre volverse a Nueva York o ir a Granada a esperar allí la reapertura de la ruta. En vista de que si se regresaban tendrían que dejar allí su equipaje, y de que todo indicaba que Walker la reabría pronto, unos trescientos decidieron proseguir hasta Granada. (33).

(33) **San Francisco** *Boletín*, 7 de Junio de 1856; *Alta*, 7 de Junio de 1856; **Picayune**, 3 de Mayo de 1856.

Guerra y reapertura de la ruta

Mientras las negociaciones con Morgan y Garrison seguían sin tropiezos, las repúblicas centroamericanas rechazaban los intentos de conciliación que hacía Walker. Los mensajes de armonía y fraternidad que de la República de Nicaragua enviara a sus vecinas tropezaron con un silencio irreductible, salvo El Salvador; entre tanto, el Presidente de Costa Rica, don Juan Rafael Mora, lanzó una proclama manifestando que el nuevo gobierno de Nicaragua ponía en peligro la paz de su país. Costa Rica tenía sobradas razones para ver con alarma el movimiento filibustero que surgía en Nicaragua. En primer lugar, el elemento conservador predominaba fuertemente en Costa Rica y era por consiguiente natural que este país viera con malos ojos que elementos extranjeros llegaran en ayuda del partido liberal de una república vecina. El arribo de más filibusteros y el decreto de colonización le hizo temer la rápida americanización de Nicaragua y después la de Costa Rica. Además de recelar una invasión, Costa Rica nunca había dejado de reclamar parte en los beneficios de la ruta del tránsito, de ahí que viera en un triunfo de Walker la muerte de sus esperanzas para llegar a un arreglo ventajoso de la disputa. (34).

El 1.º de Marzo de 1856 el Presidente Mora declaró la guerra al gobierno filibustero, puntualizando que no tenía nada contra el pueblo de Nicaragua. En la misma declaración llamaba a las armas a 9.000 hombres. En notificación enviada al agente de la Compañía del Tránsito le intimaba suspender las operaciones de transbordo en el Río San Juan o sufrir las consecuencias. El Presidente Mora tomó perso-

[34] Montúfar, *Walker en Centro América*, p. 186; Proclama de don Juan Rafael Mora, 20 de Noviembre de 1855, citado en la obra de Joaquín Bernardo Calvo, *La Campaña Nacional Contra los Filibusteros en 1856 y 1857* (San José, Costa Rica: Tipografía Nacional, 1909), Págs. 17 y 18; Rafael Obregón Loria, *La Campaña del Tránsito, 1856 - 1857* (San José, Costa Rica: Antonio Lehmann, 1956), p. 62; Felipe Molina, *Bosquejo de la República de Costa Rica*, (Nueva York: S. W. Benedict, 1851), Págs. 52 - 53

nalmente el mando y la movilización de las fuerzas en San José, y salió a invadir Nicaragua. (35).

La noticia de la invasión llegó a Granada el 11 de Marzo, y el Presidente Rivas contestó declarando a su vez la guerra a Costa Rica. La primera batalla tuvo lugar en la hacienda Santa Rosa donde los costarricenses sorprendieron a las fuerzas filibusteras comandadas por Louis Schlessinger y las hizo huir en desbandada. Cuando Mora llegó con el grueso de su ejército ordenó someter a consejo de guerra a todos los prisioneros, incluyendo a los heridos, y fusilarlos conforme a la amenaza que había hecho. Al saber la noticia de la derrota, Walker se puso al frente de las tropas que tenía en Granada y marchó con ellas a ocupar la ciudad de Rivas; pero la inminencia de invasión de fuerzas centroamericanas por el Norte le obligaron a abandonar la ciudad. Sin protección ya la ruta, los costarricenses atacaron la oficina de la Compañía del Tránsito en La Virgen. Allí mataron a varios trabajadores y con bayonetas y machetes degollaron a los heridos que agonizaban en el suelo. Un pelotón saqueó las oficinas y otro pegó fuego al muelle recién construido a un costo de \$ 120.000 dólares destruyéndolo por completo. (36).

De regreso en Granada, Walker supo que el peligro de invasión por el Norte había disminuido, de modo que rápidamente se volvió para atacar a los costarricenses en Rivas. Aun cuando entró hasta el centro de la ciudad, los costarricenses lo rodearon con fuerzas superiores. Al anochecer pudo reunir a los hombres que le quedaban en una iglesia de las inmediaciones de la plaza. Luego de haber dejado cerca del altar mayor a los heridos que no podía llevarse, salió de la

(35) Calvo, *La Campaña Nacional*, p. 19; Comisión de Investigación Histórica de la Campaña, 1856 - 1857, *Proclamas y Mensajes*, No. 3 (San José, Costa Rica, 1954), p. 10.

(36) Comisión de Investigación Histórica de la Campaña 1856 - 1857, *Batalla de Santa Rosa, 20 de Marzo de 1856*, No. 4 (San José, Costa Rica, 1954), Págs. 9 - 84, Declaración de Charles Mahoney, 15 de Abril de 1856, Pierce, *Message on Routes between Atlantic and Pacific*, Págs. 129 - 30; de Marcy a Molina, 2 de Mayo de 1856, *ibid.*; Wheeler, "Nicaragua", Págs. 153 - 54.

ciudad a hurtadillas con los demás protegidos por la obscuridad y el agotamiento del enemigo.

A la mañana siguiente, cuando los Costarricenses descubrieron que Walker había escapado, entraron en la iglesia, bayonetearon a los heridos y fusilaron a diecisiete prisioneros. Pero Mora no supo sacar partido de la victoria, pues no persiguió al enemigo en retirada. En cambio, se quedó en Rivas dejando que los cadáveres se pudrieran en los mismos lugares en donde habían caído. Pronto se desató el cólera asestando a los costarricenses un golpe mucho más mortífero que el de los rifles americanos. La mortandad crecía día a día. Mora salió a todo escape de vuelta a Costa Rica en donde, según rumores, se gestaba una revuelta. En su lugar quedó su cuñado el General Cañas. Pero los rigores de la peste continuaban sin mengua, de tal modo que Cañas decidió volverse a su país. Antes de salir dejó una plañidera nota a Walker rogándole cuidar a los enfermos costarricenses que se veía obligado a dejar.

Los últimos sobrevivientes del ejército costarricense llegaron a San José a mediados de Mayo. En su marcha dejaron regueros de muertos. Cañas enterró más de quinientos cadáveres en la playa de San Juan del Sur, en donde la bajamar descubría los esqueletos que por mucho tiempo estuvieron rebrillando bajo el sol. Los soldados llevaron a su tierra la temida peste que en breve asoló el país; más de diez mil personas habían sucumbido al cólera allí hasta fines de Junio que fue cuando dejaron de morir. Largos meses pasaron antes de que Costa Rica pudiera pensar siquiera en reanudar su lucha para sacar del istmo a los filibusteros. (37).

(37) Walker, *War in Nicaragua*, Págs. 179 - 211; Obregón, *La Campaña del Tránsito*, Págs. 83 - 221; Calvo, *La Campaña Nacional*, Págs. 15 - 38; *Centenario de la Guerra*, Págs. 20 - 28; Comisión de Investigación Histórica de la Campaña, 1856-1857, *Heroísmo de Juan Santamaría*, No. 2 (San José, Costa Rica, 1954), Págs. 11 - 65; *Alta*, 2 de Junio de 1856; *Picayune*, 12 de Junio de 1856.

Tal era la situación en Nicaragua cuando llegaron a Granada los pasajeros del **Orizaba**. Si bien para el 27 de Abril Walker había vuelto a apoderarse del Tránsito y de San Juan del Sur, los días pasaban y no veía aparecer ningún vapor. Mientras esperaban en Granada, muchos pasajeros, desoyendo consejos referentes al clima y a la alimentación del país, abusaron de ambas cosas y se enfermaron. Muchos otros cayeron víctimas del cólera que de Rivas se había propagado a Granada. A medida que el tiempo pasaba Walker tenía que ir suministrando comida a los que no tenían con qué comprarla. Antes del 20 de Mayo, día en que se supo la llegada del **Sierra Nevada** a San Juan del Sur, habían muerto 79 de los 300 pasajeros alojados en Granada. Los sobrevivientes se apiñaron en un vapor del lago y después de diecinueve horas de un viaje aventurado llegaron a La Virgen. Algunos murieron en la travesía del lago y otros perecieron en el trayecto de La Virgen a San Juan del Sur. En viaje a ese puerto se cruzaron con los pasajeros que iban de San Francisco a Nueva York y Nueva Orleans. Por fin Morgan y Garrison habían logrado reabrir la ruta. Más de dos meses habían transcurrido desde el día en que Vanderbilt retirara los vapores de la Compañía del Tránsito. (38).

Con la reapertura del tránsito, Morgan y Garrison habían realizado casi por completo su plan de obtener el control de la vía transoceánica nicaragüense. Faltaba sólo hacer trabajo rutinario de oficina y dar las vueltas para la adquisición de las instalaciones de la Compañía del Tránsito. Con la ruta ya de nuevo en operación, Garrison salió en Julio de San Francisco para Nueva York con el propósito de hablar con Randolph y Morgan sobre los últimos pormenores del negocio. Se reunieron en Saratoga Springs el 18 de Julio de 1856. Por \$ 10.000 dólares Randolph traspasó la concesión a Garrison, y éste completó el papeleo otorgando a Morgan una parte de lo que a él correspondía de la concesión. (39).

[38] Obregón, *La Compañía del Tránsito*, Págs. 189 - 91; *San Francisco Bulletin*, 7 de Junio de 1856.

[39] *Wiltsee, Gold Rush Steamers*, p. 227.

Mientras se hacían esos trámites en Nueva York, la comisión nicaragüense nombrada para apoderarse de los bienes de la Compañía del Tránsito y averiguar lo que ésta adeudaba al Estado, publicó su informe. En él se daba detallada cuenta de las dificultades encontradas debido a que la compañía no guardaba duplicados en Nicaragua. Sirviéndose de documentos particulares y declaraciones de los empleados principalmente, los comisionados intercalaron numerosas interpolaciones para poder hacer un cálculo definitivo del adeudo de la compañía.

Calculaban los comisionados que un promedio de 2.000 pasajeros cruzaban mensualmente el istmo. Y puesto que cada uno pagaba \$ 35 dólares, el total \$ 70.000 dólares mensuales. A esto agregaban \$ 8.000 dólares por transporte de la carga y del oro procedentes de California, con lo cual la suma ascendía a \$ 78.000 dólares. De esta cantidad deducían \$ 21.000 dólares mensuales por gastos, lo que restado de aquella cantidad arrojaba un beneficio de \$ 57.000 dólares mensuales, o sea \$ 696.000 dólares al año desde Agosto de 1851 a Marzo de 1856. A esto agregaban el 6% de interés por año, y, visto que la compañía no había enviado representante para probar que había hecho los pagos anuales de \$ 10.000 dólares, esto también se sumó a la cuenta para hacer subir el gran total de la deuda a \$ 412.589 dólares. (40).

Al mismo tiempo que Morgan y Garrison seguían trabajando en Nueva York y los comisionados nicaragüenses elaboraban su informe, Walker capitalizaba su victoria obtenida sobre el ejército costarricense. A su regreso a León el 4 de Junio de 1856 el pueblo lo recibió delirantemente como a su libertador. Ofrecieronle un homenaje popular en el que hombres y mujeres de toda condición le agradecieron el haberles protegido y salvado sus hogares. Gozando de esa popula-

[40] El Nicaragüense, 26 de Julio de 1856; San Francisco Bulletin, 3 de Septiembre de 1856.

ridad efímera Walker indujo al Presidente Rivas a firmar un decreto para celebrar nuevas elecciones presidenciales. El presidente accedió pero sólo para ganar tiempo. Tan pronto como Walker salió de León con su fuerza de batidores rumbo a Granada, Rivas lanzó la voz de alarma de que el presidente y otros líderes demócratas iban a ser arrestados por los americanos, y de que Walker se llevaría de nuevo la capital a Granada. Al punto los leoneses se echaron a la calle gritando "¡Mueran los americanos!", y el presidente y su gabinete huyeron a Chinandega de donde enviaron mensajes a las repúblicas de El Salvador y Guatemala pidiéndoles ayuda para expulsar a los invasores. (41).

Ante el estallido de una rebelión popular Walker reaccionó nombrando presidente provisional a don Fermín Ferrer y declarando traidor a la república a todos los partidarios de Rivas. A continuación Ferrer decretó la celebración de nuevas elecciones presidenciales de las cuales Walker resultó electo por una abrumadora mayoría. Y a pesar de que el resultado del sufragio fue absurdo, puesto que no se votó en la populosa ciudad de León ni en sus inmediaciones, el 12 de Julio de 1856 Walker fue juramentado en Granada como presidente de la república. (42).

Desde su nueva posición Walker aceleró los pasos para terminar de arreglarse con Morgan y Garrison. Primero decretó el embargo de todos los vapores y demás bienes de la Compañía del Tránsito basándose en que el valor de todo ello no pasaba de \$ 200.000 dólares, y en que la compañía adeudaba al Estado una suma mayor. Al día siguiente, en virtud del contrato otorgado a ellos el 19 de Febrero de 1856, traspasó a Charles Morgan y a Cornelius K. Garrison, todos los bienes embargados a la Compañía Accesoría del Tránsito

(41) Montúfar, *Walker en Centro-América*, Págs. 472 - 80; Walker, *War in Nicaragua*, Págs. 210 - 24.

(42) *El Nicaragüense*, 21 de Junio, 19 y 26 de Julio de 1856; Calvo, *La Campaña Nacional*, p. 41; Manning, *Central America, 1851 - 1860*; 4:540,544, 566, 85-88; Wheeler, "Nicaragua", p. 167.

cuya deuda era de \$ 400.000 dólares. Walker concibió el arreglo para el pago de esa suma adjudicando los bienes a Morgan y a Garrison sin tener ellos que desembolsar un centavo.

Walker convino en esto aceptando que cada dólar aportada por Morgan y Garrison valdría por cinco. Aceptó el pago de \$ 30.000 dólares en efectivo englobando los \$ 20.000 en oro que Macdonald había tomado del barco en Octubre de 1855 y también el pago de \$ 10.000 que había hecho Morgan en Enero de 1856. A esto agregó el valor de los pasajes de los reclutas enviados por barco desde San Francisco, tasándolos en \$ 70.000 dólares; con lo cual se llegaba a \$ 100.000. Reconociendo cinco por uno, el monto era de \$ 500.000 dólares a favor de Morgan y Garrison. De esta suma Walker dedujo el total de los bienes de la Compañía del Tránsito que había sido tasado en \$ 400.000 dólares, quedando un saldo de \$ 100.000 dólares a favor de Morgan y de Garrison. Tomando esta suma en cuenta Walker emitió bonos del gobierno que devengaban un interés del 10%. De suerte que, por un desembolso de \$ 30.000 dólares en efectivo, Morgan y Garrison consiguieron apoderarse de todos los bienes que la Compañía Accesoría del Tránsito tenía en el istmo de Nicaragua, lo cual Vanderbilt valoraba en más de \$ 700.000 dólares. ^[43].

Walker aceptó las condiciones de este arreglo favorable para los otros con una condición. Y ésta era para él mucho más valiosa que cualquier ventaja que pudiera significar para otro la adjudicación de los bienes. La condición establecía que Morgan y Garrison le seguirían enviando reclutas en la nueva línea de vapores. Aun cuando la mayoría de los fieles partidarios de Walker que con él peleaban en Nicaragua creían que luchaban por anexar ese país a Estados Unidos, eran en realidad mucho más trascendentales los designios

[43] El Nicaragüense, 30 de Agosto de 1856; Willsee, *Gold Rush Steamers*, p. 185; Walker, *War in Nicaragua*, p. 247.

que embozaba el filibustero. Aunque sin hacerse público por temor a que la idea afectara adversamente la llegada de colonos americanos, muy poca duda queda de que el sueño de Walker era hacer de las cinco repúblicas de la América Central, un fuerte estado federado, organizado y gobernado a base de principios militares, erigiéndose él en dictador. Una vez realizado esto trataría de extender su dominio a Cuba, y hasta México tal vez. Como coronamiento de sus ideales construiría un canal interoceánico que haría de su imperio una moderna Constantinopla. Pero eso sí, antes de materializar su sueño, tendría que introducir en Nicaragua una población americana que se adueñara de la tierra. (44).

[44] Walker, *War in Nicaragua*, Págs. 252 - 54. Se llega a esta conclusión después de estudiar la carrera de Walker en Nicaragua. La ofrece C. W. Doubleday, que fue uno de los oficiales más allegados al filibustero, y la apoya William O. Scroggs, autor de la más completa obra sobre la carrera de Walker. Véase el libro de Doubleday: *Reminiscences of the War in Nicaragua*, Págs. 166 - 67; y la obra de Scroggs: *Filibusters and Financiers*, Págs. 205 - 29.

La venganza de Vanderbilt

Mientras Walker emitía apuradamente decretos, hacía tratos para asegurarse la continua llegada de reclutas, y soñaba con la creación de un imperio tropical, en el istmo se concentraban fuerzas que pronto acabarían con sus sueños para siempre. El movimiento de tropas centroamericanas había comenzado antes de que Costa Rica declarase la guerra a los filibusteros. Hacia fines de Diciembre de 1855, el gobierno costarricense escribió a los de Guatemala, El Salvador y Honduras pidiéndoles formar una alianza para expulsar de la América Central a los invasores extranjeros. En esos días Honduras había declarado su neutralidad y El Salvador estaba ocupado en la campaña de elecciones presidenciales, pero Guatemala respondió proponiendo que se reunieran en su ciudad capital los comisionados de los cuatro países con el propósito de establecer una alianza en toda regla. Al mismo tiempo declaraba que se uniría a Costa Rica en la defensa e integridad de la América Central. El Presidente Mora, sintiéndose así respaldado, llamó a las armas al pueblo para atacar a Walker y nombró al Doctor Nazario Toledo, *honorable guatemalteco radicado en Costa Rica*, Ministro Plenipotenciario ante las tres repúblicas septentrionales. El Doctor Toledo partió el 29 de Febrero de 1856 con la misión de hacer que la alianza fuese pronto una realidad. (45).

En tanto que Costa Rica daba esos pasos, el Presidente José María Estrada de Nicaragua, que había salido huyendo de Granada el día que Walker tomó la ciudad, organizaba el gobierno legitimista en Segovia, cerca de la frontera con Honduras, e instaba a las repúblicas norteñas a lanzarse contra Walker. El resultado de estos esfuerzos conjuntos se hicieron pronto manifiestos. (46).

[45] Obregón, *La Campaña del Tránsito*, Págs. 78 - 80; Calvo, *La Campaña Nacional*, p. 21.

[46] De Marcolata a Marcy, 7 de Enero de 1856, Pierce, *Message on Routes between Atlantic and Pacific*, p. 67.

Cuando el Presidente Rivas rompió con Walker y pidió ayuda a los tres gobiernos de la América Central, ya ellos habían puesto sus fuerzas en movimiento. El propio día que Walker tomaba posesión de la presidencia, el General Ramón Belloso entraba en León con 800 salvadoreños. Seis días después el General guatemalteco Mariano Paredes llegó con 500 hombres. Honduras entonces declaró que dado que Nicaragua le había implorado ayuda —refiriéndose al llamamiento del Presidente Rivas— acudiría en su socorro, y así el 20 de Julio 600 hondureños salieron rumbo a Nicaragua. Dos días antes el representante de Honduras había firmado un pacto de alianza con Guatemala y El Salvador para la defensa de su soberanía e independencia. Los tres países reconocieron a Rivas como presidente provisional de Nicaragua y prometieron el envío de tropas para terminar con las disensiones internas de ese país. Esta alianza fue consecuencia del deseo común de impedir que los filibusteros se apropiaran del istmo. Los centroamericanos no querían que sus repúblicas cayeran bajo el ala de la gran águila americana. (47).

Aun cuando estaban unidos en una causa común, los celos tradicionales que habían mantenido al istmo en agitaciones periódicas desde su declaración de independencia, aparecieron ahora con tan mayor virulencia que llegaron a poner en peligro el éxito de la causa por la cual peleaban. Cuando las fuerzas aliadas se concentraron en León, la presencia del gran número de tropas de diferentes nacionalidades exigía que alguien tomase el mando supremo. El Presidente Rivas fue designado para hacer la nominación. El nombramiento que hizo del general salvadoreño Ramón Belloso contrarió grandemente a los guatemaltecos, como que su deseo era que el honor recayese en el General Paredes. El despacho degeneró en constantes reyertas callejeras, y tantas fueron que hubo de recluirse a los soldados de cada comando en cuarteles separados. Los profundos celos entre los

[47] Calvo, *La Campaña Nacional*, p. 42; Obregón, *La Campaña del Tránsito*, Págs. 227 - 28; República de Nicaragua, *Boletín Oficial*, 21 de Agosto de 1856.

jefes impidieron durante tres meses llegar a un acuerdo respecto de la unión de todas las fuerzas para atacar a Walker. Ninguno de ellos quería someterse a la autoridad de otro. Esta discordia llevó la desunión a tal grado que —aún cuando estaban en patente inferioridad numérica— los hombres de Walker contuvieron repetidamente sus ataques. Eso prolongó una simple campaña haciéndola durar muchos meses que fueron de muerte y enfermedades, y hasta poco faltó para que los aliados perdieran la guerra. (48)./

En tanto que los aliados trataban de aunar sus fuerzas, fuera de la América Central las proclamas y decretos de Walker creaban profundas sospechas y alarma. Toda la América hispana se sintió presa de ellas. Chile y Perú suscribieron un tratado de alianza; una de sus estipulaciones prescribía la aportación de tropas y provisiones de guerra y boca. España y Francia anunciaron el envío de corbetas para vigilar las costas de la América Central. Para principios de Agosto la flota de Gran Bretaña frente a San Juan del Norte consistía en 13 barcos de guerra con un total de 268 cañones y 2.500 tripulantes. Esa fue la fuerza que destinó para anular el bloqueo de los puertos centroamericanos decretado por Walker. (49).

Con semejantes demostraciones de apoyo moral, los aliados al fin iniciaron el 18 de Septiembre de 1856 su avance sobre Granada. En los días que Walker se disponía a defender la ciudad, llegaron noticias de Costa Rica que le obligaron a cambiar de planes. Mientras los aliados concentraban sus tropas en León, los costarricenses todavía estaban recuperándose de los estragos de la peste del cólera que había devastado el país. Sin embargo, habiendo mejorado la situación, el 1o. de Noviembre el Presidente Mora

[48] Montúfar, *Walker en Centro-América*, p. 518; Obregón, *La Campaña del Tránsito*, Págs. 228 - 9.

[49] Gámez, *Historia de Nicaragua*, p. 547; de Wheeler a Marcy, 10 de Agosto de 1856; Manning, *Central America, 1851 - 1860*, 4:563; *El Nicaragüense*, 9 de Agosto de 1856.

dictó un decreto de renovación de la guerra contra los filibusteros, y decretó además el bloqueo del Río San Juan. Al siguiente día el General Cañas salió con tropas de avanzada a ocupar el camino de la ruta del tránsito. En vista de que la invasión costarricense amenazaba cortar la comunicación de Walker con Estados Unidos, resolvió acuartelar su gente en Rivas con el objeto de proteger la ruta. Desocupó Granada, pero dejó allí a Henningsen al mando de 300 filibusteros con órdenes de incendiar la ciudad.

Tan pronto como los aliados supieron que Walker había evacuado Granada, la atacaron simultáneamente por tres lados. Henningsen, entre tanto, prendía fuego a los edificios de la plaza y tomaba por asalto la Iglesia de Guadalupe. Y comenzaron entonces 19 días de horror y pesadillas. En el recinto de la pequeña iglesia, hechos un solo montón, había cerca de 400 hombres, mujeres y niños, heridos, enfermos y sanos. Los cadáveres que yacían putrefactos en las calles despedían hedores nauseabundos. La insalubridad prevaleciente en la iglesia propagó las enfermedades, y la rápida disminución de víveres redujo la dieta a pequeñas raciones de carne de mula y de caballo y puñitos de harina y de café. Los aliados se lanzaron varias veces al asalto de la iglesia, pero los filibusteros los repelieron siempre.

En los días que Henningsen luchaba desesperadamente en Granada llegaron de Nueva Orleans y California 300 reclutas, todos ellos frescos y ganosos de pelear. Walker organizó en seguida una fuerza de 160 al mando del Coronel John Waters, y en la noche del 12 de Diciembre los desembarcó en el mismo punto de la playa del noreste de Granada en donde justamente catorce meses antes había él desembarcado para tomarse la ciudad. En la noche se tomaron por asalto las trincheras levantadas por los aliados y se unieron a Henningsen. Pero esta hazaña costó a los filibusteros, entre muertos y heridos, más del veinticinco por ciento de sus hombres. Su recia arremetida hizo pensar a los defensores

que Walker les había echado todas sus fuerzas encima. En consecuencia, los aliados tuvieron que abandonar las posiciones que tenían entre la iglesia y el muelle. Libre ya el camino, Henningsen comenzó a hacer preparativos para embarcarse, y a las dos de la madrugada del 14 de Diciembre todos se encontraban a bordo del **Virgen**. Henningsen, antes de partir, dejó clavada en la playa una lanza con un letrero que decía: "**Aquí fue Granada**". El incendio de Granada costó a Walker más de la mitad de la gente que dejó allí con órdenes de arrasar la ciudad. La abrumadora mayoría de las fuerzas aliadas había comenzado a hacerse sentir.

Habiendo reconcentrado todas sus fuerzas, Walker se acuarteló en Rivas el 16 de Diciembre. Ocupó esa ciudad sin oposición, ya que las tropas costarricenses y aliadas, al saber que Henningsen había sido rescatado, desocuparon Rivas para juntarse con los demás aliados en Masaya. Walker comenzó inmediatamente a fortificar la ciudad y se dispuso a defender el camino del tránsito. Rivas tenía condiciones ideales para operaciones defensivas. Por el Este, al borde del Lago de Nicaragua, se asentaba la población de San Jorge, y al Sur tenía el camino del tránsito hacia el cual partían de la ciudad, en forma de abanico, tres caminos divergentes. Eso daba a Walker el control de la ruta. Con un total de 919 filibusteros se preparó a sostenerse allí hasta que los vapores oceánicos volvieran a llevarle refuerzos. (50).

Es muy probable que el plan ideado por Walker le hubiera dado el triunfo sobre los aliados que seguían pleitean-

(50) Dice Gámez que parece increíble que 3.000 soldados de Guatemala, El Salvador, Honduras, y Nicaragua no hayan podido impedir el incendio de Granada. Atribuye la causa de eso a los funestos celos de los generales aliados; ver su *Historia de Nicaragua*, Págs. 554 - 59. Comisión de Investigación, *Proclamas y Mensajes*, Págs. 22 - 30; Montúfar, *Walker en Centro-América*, Págs. 614 - 720; Gustavo Alemán Bolaños, *Centenario de la Guerra*, Págs. 54 - 83; Walker, *War in Nicaragua*, Págs. 281-341; James Carson Jamison, *With Walker in Nicaragua; or, Reminiscences of an Officer of the American Phalanx* (Colombia, Missouri: W. W. Stephens Publishing Co., 1909), Chap. 9; Official Reports of General Henningsen and Colonel Waters, Picayune, 17 de Enero de 1857.

do entre sí por pequeñeces: Pero no eran los aliados su único enemigo, porque, sin saberlo él, Vanderbilt maquinaba su destrucción. Desde meses antes el Comodoro venía comunicándose con los gobernantes centroamericanos a quienes exhortaba a unirse para que pudieran todos juntos luchar contra Walker. Y tan pronto como ellos se lanzaron al fin contra el filibustero, puso Vanderbilt en ejecución su plan destinado a echar de Nicaragua a Walker, a Garrison y a Morgan simultáneamente.

El plan consistía en mandar a Costa Rica a W. R. C. Webster a ofrecerle al Presidente Mora \$ 50.000 dólares en efectivo y un préstamo de \$ 1.000.000 si aceptaba dos propuestas para continuar la guerra. La primera decía que debía cambiar su política de guerra a muerte proclamada contra los filibusteros, ofreciendo en cambio pasaje gratis a Estados Unidos a todo aquel que desertara las filas de Walker; el costo de esto saldría de dinero ofrecido por Vanderbilt. La segunda cosa era que debía aceptar los servicios de Sylvanus M. Spencer quien se encargaría de tomarse los vapores del Río San Juan y del Lago de Nicaragua. Este Spencer había sido maquinista de uno de los vapores del río y conocía a todos los tripulantes como también el sistema de operación de los vapores fluviales y lacustres. Si el plan tenía éxito Walker no volvería a recibir más hombres ni pertrechos, y Morgan y Garrison desaparecerían del escenario. Una vez realizada esta fase, Vanderbilt podría celebrar un nuevo contrato con las agradecidas repúblicas de Nicaragua y Costa Rica. (51).

(51) Gómez, *Historia de Nicaragua*, Págs. 561, 630-31; de Wallenstein al Secretario de Estado de Su Majestad, 31 de Diciembre de 1856, FO 21 (Costa Rica), Carrete 2, Vol. 4; *New York Times*, 19, 28, y 29 de Enero de 1857. Rafael Obregón Loria escribió todo un libro en apoyo de la tesis de que todos los historiadores han exagerado rotundamente la intervención de Vanderbilt en Costa Rica. Sostiene él que la idea de tomarse los vapores estuvo en la mente del Presidente Mora desde el comienzo de la guerra. Esto es sin duda muy cierto, pues durante la primera invasión se habían hecho esfuerzos para lograr el control del río, y así lo explica detalladamente Obregón, pero es muy cuestionable que los costarricenses hubieran tenido éxito sin la colaboración de Spencer y el dinero dado por Vanderbilt para pagar el pasaje de los desertores a Estados Unidos; véase *La Campaña del Tránsito*, p. 243.

Provistos de dinero y bien instruidos para el caso, Webster y Spencer llegaron a San José a fines de Noviembre de 1856. El Presidente Mora escuchó con interés la propuesta de Vanderbilt, y aun cuando el hecho de que debía dejar el asunto en manos de un americano lastimaba un poco su orgullo, la aceptó. El 3 de Diciembre salió de San José para el Río San Juan una columna de 200 hombres, y el 10 Mora publicó una proclama ofreciendo pasaje gratis a los desertores. [52].

El plan para apoderarse de los vapores del río y del lago, realizado bajo la dirección de Spencer, tuvo pronto y feliz término. Los hombres, embarcándose en balsas en el Río San Carlos, llegaron el 22 de Diciembre a La Trinidad, punto del Río San Juan situado 35 millas arriba de San Juan del Norte, en donde Walker tenía apostada una guarnición y la tomaron por sorpresa. Spencer dejó allí un resguardo y con el resto de la gente siguió río abajo. Llegaron a Punta de Castilla a eso de las dos de la mañana, sorprendieron en sus camas a los tripulantes de cuatro vaporcitos de río que se encontraban allí y se apoderaron de ellos.

Al amanecer Spencer notificó a Joseph N. Scott, el agente, de la toma de los vaporcitos, luego subió a bordo del barco de guerra británico **Orion** a informar del hecho a su Capitán Erskine. El oficial de marina le dijo que Gran Bretaña no intervendría a menos que tuviera que proteger la vida y la propiedad de los porteños. Cuando Spencer se retiró Erskine envió a Punta de Castilla dos botes con gente armada; el Capitán Wood volvió e informó más tarde a Erskine que el traspaso se había efectuado de manera pacífica. [53].

[52] Declaración de Mr. Webster, en el **New York Times**, 29 de Enero de 1857; Proclama del Presidente Mora fechada el 10 de Diciembre de 1857; **San Francisco Bulletin**, 30 de Enero de 1857.

[53] Declaración de Mr. Webster, **New York Times**, 29 de Enero de 1857; Declaración del Capitán John E. Erskine, 23 de Diciembre de 1856, FO 53 (Mosquito), Carrete 15, Vol. 41.

Al día siguiente Spencer y la tropa costarricense remon-
taron el río en los vaporcitos capturados que sus viejos
tripulantes manejaban. Spencer había llevado consigo
\$ 10.000 dólares para comprar sus servicios, y casi todos
aceptaron el cambio de amo para no perder su empleo. Al
llegar a la desembocadura del Río San Carlos Spencer des-
pachó uno de los vaporcitos a recoger al General José Joa-
quín Mora, hermano del presidente, y a 800 hombres que
habían seguido a Spencer hasta el embarcadero del río. Con
este considerable refuerzo Spencer pudo fácilmente adue-
ñarse de los vaporcitos de río **Scott** y **Ogden**, y de los vapo-
res del lago **Virgen** y **San Carlos**. Lo único que tuvo que ha-
cer fue atracar a ellos llevando su gente oculta; cuando sus
capitanes reconocían a Spencer y a los tripulantes no sos-
pechaban de la estrategia, pero al aparecer las tropas cos-
tarricenses se daban cuenta de que habían caído en una
trampa. Con este mismo ardid se tomó sin disparar un tiro
la fortaleza de San Carlos en la boca del Río San Juan, sobre
el Lago de Nicaragua. (54).

Con el río y el lago en su poder, Spencer salió río abajo
el 2 de Enero de 1857 con los pasajeros que procedentes de
California había encontrado en el **San Carlos**. Llegados que
hubieron a Punta de Castilla el 5, el vapor oceánico **Texas**
entró en la bahía con 250 reclutas que venían a sumarse a
las filas de Walker. Estos filibusteros quisieron apoderarse
del **San Carlos**, pero intervino el oficial británico, y Spencer,
después del transbordo de pasajeros remontó de vuelta el río
sin ser molestado. El americano había realizado a perfec-
ción el plan de Vanderbilt. Los costarricenses controlaban
el río y el lago, Walker tenía cortada toda comunicación con

(54) Carta del Coronel Rudler, *Picayune*, 16 de Enero de 1857; Declaración del Capitán
Kruger, *N. Y. Herald*, 26 de Enero de 1857; Declaración de un miembro de la
tropa de Spencer, *ibid.*, 29 de Enero de 1857.

el Atlántico, y la ruta del tránsito estaba cerrada para la línea de vapores de Garrison y Morgan. (55).

El bloqueo costarricense del río selló definitivamente el futuro de Walker en Nicaragua. Después del 3 de Enero, día en que el **San Carlos** salió de La Virgen con los pasajeros procedentes de California, Walker se quedó allí esperando la llegada de los vapores del lago con refuerzos. A medida que los días pasaban y ningún vapor aparecía, la inquietud de los filibusteros aumentaba, pero nadie se imaginó que el enemigo pudiera haberse apoderado del río. Luego un día divisaron en el lago al tan largamente esperado **San Carlos** que parecía venir a La Virgen, pero al acercarse no hizo las señales convenidas y más bien viró hacia el Norte. Y nada más volvió a ocurrir en una semana. Pero una mañana aparecieron los dos vapores del lago fondeados en la isla de Ometepe a simple vista de las tropas acuarteladas en La Virgen; y entonces se supo toda la verdad. Cualquiera hombre menos empeñoso que Walker probablemente se hubiera dado por vencido, pero "el predestinado de los ojos grises" se dispuso con denuedo a retener su posición confiando ciegamente en que los hombres de refuerzo que le *enviaran de Nueva York y Nueva Orleans romperían el bloqueo del río* y así tendría pronto más gente a su lado.

-
- (55) De John E. Erskine al Secretario del Almirantazgo, 5 de Enero de 1857, FO 53 (Mosquito), Carrete 15, Vol. 41; Carta de Coronei Rud'er, uno de los pasajeros a bordo del **San Carlos, Picayune**, 16 de Enero de 1857; Declaración del Mayor M. E. Bradley, **N. Y. Herald**, 25 de Enero de 1857. Hay muchos escritos costarricenses que dan cuenta de la toma de los vapores y del río; ver: **Alta**, 31 de Enero de 1857; de John Erskine al Secretario del Almirantazgo, 30 de Diciembre de 1856, más otras cartas, FO 53 (Mosquito) Carrete 15, Vol. 41; "Nicaragua", **Harper's Weekly** 1 (Mayo 16 de 1857): 312 - 13; República de Nicaragua **Boletín Oficial**, 9 de Enero de 1857; Francisco Montero Barrantes, **Campaña Nacional** (San José, Costa Rica, 1955), Págs. 37 - 51; **Report of Luis Molino and Benjamin F. Rexford, Office of the Joint Commission of "United States and Costa Rica"**, Washington, November 6, 1862, en **History and Digest of the International arbitrations to which the United States has been a Party**, ed. John Bassett Moore (Washington: Government Printing Office, 1898), 2:1557-63.

Afortunadamente para los aliados, la noticia de la toma de los vapores les llegó en un momento decisivo. Abatido el ánimo por el incendio de Granada, contemplando además la posibilidad de que le llegaran a Walker más reclutas, y sobre lo cual pesaba aún su incapacidad para hacer desaparecer los funestos celos que relajaban la disciplina de las tropas, se encontraban los aliados a punto de abandonar la campaña. La noticia, pues, llegó a inyectarles nuevas esperanzas. Y fue entonces que resolvieron avanzar sobre la fuerte posición de Walker. Al mismo tiempo regaron en los alrededores de Rivas hojas sueltas prometiendo garantía de la vida y pasaje gratis a Estados Unidos a todo aquel que abandonara las filas filibusteras. El efecto fue inmediato y la desertión estalló como epidemia. La generalidad de los reclutas recién llegados estaban muy decepcionados porque la situación no era ni la sombra de como se las habían pintado en Estados Unidos, y viendo que sacrificar la vida por una causa perdida no tenía ningún sentido, en la primera oportunidad que se les presentaba se pasaban al campo aliado. (56).

El fiel de la balanza se ladeaba finalmente al otro lado. Ahora todo se reducía a una serie de ataques de los aliados que los filibusteros rechazaban bravamente. Pero, según los observadores imparciales, la situación de Walker empeoraba día a día por las continuas desertiones y la creciente falta de víveres. Entre los que miraban con atención la lucha se encontraba el Capitán Charles H. Davis de la corbeta estadounidense **St. Mary**. Había él arribado a San Juan del Sur a principios de Febrero con instrucciones de proteger la vida y propiedad de los ciudadanos americanos. A poco de haber llegado le pidieron los aliados impedir el desembarco de reclutas para Walker. El respondió que Estados Unidos era neutral en la guerra civil de Nicaragua y que como tal no podía intervenir en contra ni a favor de nadie, que sólo

[56] Walker, *War in Nicaragua*, p. 370, 382; *Atto*, 9 de Febrero de 1857; Obregón, *La Campaña del Tránsito*, Págs. 313 - 14; Gómez, *Historia de Nicaragua*, Págs. 569 - 71

cuidaría de proteger los derechos de los ciudadanos americanos.

A fines de Abril, convencido de que la situación de Walker no tenía remedio, Davis logró que los aliados permitieran evacuar de Rivas a las mujeres y a los niños para llevarlos a San Juan del Sur. El 24, el Teniente Huston y un cabo de marinos entraron en la ciudad y salieron con los evacuados bajo la protección de la bandera americana. El 30 Davis visitó el campo aliado en calidad de mediador y *propuso a los jefes sacar de Nicaragua a los filibusteros para poner fin a la guerra.* Aceptaron de buen grado y se convino en que Walker saldría junto con su Estado Mayor. Costa Rica se comprometió a enviar a sus casas al resto de los filibusteros por cuenta de Estados Unidos. (57).

Esa noche Davis escribió una carta a Walker poniéndole al tanto de la propuesta. Luego de cruzarse varios mensajes, Walker comisionó a dos de los suyos a parlamentar con Davis en San Juan del Sur. Davis les habló diciéndoles que sabía muy bien que Walker sólo podía sostenerse unos pocos días más, y les informó que los filibusteros habían abandonado la campaña del Río San Juan y vuéltose a Estados Unidos. Henningsen rechazó la propuesta. Dijo que Walker no creía que las tropas esperadas hubiesen abandonado el río, y que, de ser necesario, podría romper el cerco aliado, llegar a San Juan del Sur y embarcarse en el **Granada**, la goleta que todavía estaba en poder de los filibusteros. Davis le hizo saber que se apoderaría de ese barco y no lo dejaría salir del puerto. Henningsen y Waters se regresaron a Rivas prometiendo volver en la mañana con la respuesta de Walker.

La noticia de que Davis se apoderaría del **Granada** puso a Walker entre la espada y la pared, puesto que ese barco armado en guerra era su único medio de evasión. Así pues,

(57) De Wallenstein al Foreign Office, 9 de Mayo de 1857, FO 21 (Costa Rica), Carrete 2, Vol. 10; Alta, 16 de Junio de 1857.

no le quedó otro camino que aceptar las condiciones de capitulación convenidas con los aliados. A las cinco de la tarde del 1o. de Mayo de 1857, Walker y los oficiales que había seleccionado partieron de Rivas para San Juan del Sur. Esa misma noche a bordo del **St. Mary** dejaron las costas centroamericanas. El resto de los filibusteros salió después para Panamá.

Cuando Walker se acuarteló en Rivas fortificándola para sostenerse allí, contaba con 919 combatientes. Después, el 1o. de Febrero, recibió 40 reclutas, y 70 más el 7 de Marzo, todos de California; con éstos eran 1.029 en total. Ahora bien, siendo que al momento de capitular sólo le quedaban 463 hombres, resulta que el total de muertes y deserciones en cuatro meses fue de 556, o sea el 55% de todas sus fuerzas. Vanderbilt se había vengado. Había cumplido su amenaza de "arruinar" a Morgan y Garrison, pero de una manera muy diferente de la que pensó al momento de pronunciarla. (58).

Walker acusó a Morgan y a Garrison de "debilidad y timidez" por haber ordenado el retiro de sus barcos de la ruta de Nicaragua. (59). Pero este cargo es infundado. El filibustero debió reconocer que se hizo todo lo posible para mantener en servicio el tránsito a través del istmo nicaragüense. Desde cuando los nuevos concesionarios reabrieron la ruta en Mayo de 1856, sus vapores hicieron viajes mensuales a Nicaragua, y eso que gran parte del tiempo la mayoría de los pasajeros eran reclutas para Walker que no pagaban pasaje. El **Orizaba** estuvo yendo a San Juan del Norte hasta el mes de Agosto que fue despachado al Pacífico, vía Cabo de Hornos, a juntarse al **Sierra Nevada**. El **Texas** y el **Tennessee** estuvieron saliendo de Nueva York hasta en Septiembre cuando el crecido número de reclutas que acudían

[58] Alta, 16 de Junio de 1857; Walker, *War in Nicaragua*, Págs. 367 - 427; Scroggs, *Filibusters and Financiers*, Págs. 286 - 301; Gómez, *Historia de Nicaragua*, Págs. 469 - 72; Calvo, *La Compañía Nacional*, Págs. 57 - 67; Alemán Bolaños, *Centenario de la Guerra*, Págs. 85 - 102; Obregón, *La Campaña del Tránsito*, Págs. 313 - 46.

[59] Walker, *War in Nicaragua*, Págs. 408 - 09.

a Nueva Orleans hizo necesario enviar un vapor a ese puerto. El **Tennessee** fue entonces allá y desde allí prestó servicios hasta en Diciembre que fue reemplazado por el **Texas** y volvió a Nueva York. ^[60].

La captura de los vapores del río y del lago por Spencer en la primera semana de Enero de 1857, dio por resultado lógico el cierre de la ruta del tránsito a través de Nicaragua. Con eso, ya no era negocio para Morgan y Garrison el envío de vapores a los puertos de ese convulso país. No obstante lo cual, ambos siguieron esperanzados de que Walker pudiera ser socorrido, así que sus vapores continuaron llevándole reclutas. Durante tres meses esperaron a que el siempre creciente número de filibusteros estacionados en la desembocadura del San Juan pudieran llegar a Walker y recuperar el dominio de Nicaragua. Pero los esfuerzos fueron vanos, y cuando el **Tennessee** informó el 16 de Abril que los filibusteros habían abandonado el intento de recobrar el río retirándose en completo desorden, los empresarios navieros vieron la inutilidad del empeño y retiraron sus vapores.

Su plan de acaparar el negocio de la ruta nicaragüense había fracasado. En lugar de hacer más dinero, las utilidades se fueron reduciendo día a día hasta el punto de que para mantener en servicio los vapores tuvieron que aportar dinero de su propia bolsa. En 1856 sólo 8.053 viajeros utilizaron la ruta de Nicaragua, contra 30.335 que cruzaron la de Panamá. ^[61].

Pero la ruta no se cerró por razones económicas. La causa fue el hombrecito de los sueños imperiales vislumbrados por sus ojos grises. Si Walker no hubiera ido a Nicaragua, la ruta habría seguido siendo traficada y quizá hasta hubiese superado en popularidad a la de Panamá. Más que

[60] Apéndice A.

[61] Apéndices A y B.

por otra cosa a Walker se le recuerda por haber sido el causante del cierre de la comunicación interoceánica a través de Nicaragua.

165



Digitalizado por: **ENRIQUE BOLAÑOS**
F U N D A C I O N
www.enriquebolanos.org