

HISTORIA

Editor provisional:

José Mejía Lacayo

jtmejia@gmail.com

Celular: (504) 9123314 (USA)

Revisores:

Aldo Díaz-Lacayo: aldilaeditor@yahoo.com

Historiador, graduado Univ. Iberoamericana, México; miembro de la Junta Directiva de la Academia de Geografía e Historia de Nicaragua

Finn Aage Jørgensen: finnaagejoergensen@gmail.com

Historiador, graduado Univ. Danmarks Lærerhøjskole, profesor jubilado, dueño de la mejor colección de libros de historia de Nicaragua en Dinamarca



**Cabeza de la estatua de
Pedrarias erigida en
Panamá.**

Esta sección intenta publicar una imagen balanceada de Nicaragua y sus culturas plurilingües y multiétnicas, pero a diferencia de las secciones sobre las regiones Costa Caribe y Las Segovias, bajo esta Sección de Historia vamos a publicar sólo ensayos de importancia nacional, que se suelen producir en la región el Pacífico.

Intentamos corregir la historia tradicional que se ha basado en los hechos político-militares y en los hechos de los gobernantes, dejando mudos al resto de la población. Algunos incidentes, considerados hechos son leyendas negras con crasos errores de interpretación como el rey misquito que su subió como mono a un árbol en Jamaica, cuando en realidad fue educado por los pastores moravos y tenía la cultura de u inglés medio de su tiempo. O errores de fecha como la edad de Pedrarias que probablemente de nació en 1468 y no en 1440; por tanto, murió a la edad de 63 años y fue nombrado gobernador de Nicaragua a los 59 años, aunque las historias de Nicaragua erróneamente repiten que Pedrarias murió a los 91 y llegó a Nicaragua a los 87.

El editor de la Sección y la mayoría de los colaboradores no son investigadores; por tanto, sólo tienen acceso a fuentes secundarias, y, en consecuencia, los trabajos publicados son en su mayoría, análisis y síntesis de esas fuentes secundarias. ■

Filibusteros y Financieros

William O. Scroggs

Reproducido de Scroggs, William O., *Filibusteros y Financieros*, traducción de Luciano Cuadra, pp. 199-137, 2da. Edición, Managua: Fondo de Promoción Cultural-BANIC, 1993. El original en inglés es Scroggs, William O. *Filibusters and Financiers: The Story of William Walker and His Associates*. New York: Macmillan, 1916.

CAPITULO XII

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

de McDonald así como del anticipo de veinte mil dólares concedido en octubre. Garrison¹ había hecho todo eso a costa de la compañía, y en provecho propio.

En el otoño de 1855 era público en Estados Unidos que la Compañía del Tránsito le prestaba valiosos servicios a Walker, y prevalecía la opinión, además, de que los directivos de esa empresa habían organizado la expedición con el fin de introducir en Nicaragua un nuevo elemento humano capaz de acabar con las revoluciones que tanto perjuicio económico causaban a la compañía.² Sin embargo, ha quedado demostrado que ésta era una idea errónea. La verdadera explicación de los servicios prestados a Walker tiene que ver con ciertas zurderías bursátiles urdidas en Wall Street, y con la de la Compañía Tránsito fueron algo así como un balón en la bolsa de valores de Nueva York. Cornelius Vanderbilt, primer Presidente de la Compañía, habla dejado ese cargo en 1853, en vísperas de su memorable viaje a Europa, y le sucedió Charles Morgan. Durante su ausencia, Morgan y Garrison mangonearon el negocio de modo que, mediante fluctuaciones de la bolsa provocados por ellos, realizaron grandes utilidades a costa de

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

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

² El American and Gazette, de Filadelfia, con fecha 15 de noviembre de 1855, publicó el siguiente editorial: **"Walker, según parece, representa que una organización más responsable que una simple gavilla de filibusteros.** A decir verdad, se asegura por ahí, y se cree, que su expedición ha sido planeada, apoyada y mantenida por la Compañía del Tránsito. Esa corporación tiene un capital de tres millones de dólares. Su expedición parece tan bien organizada y abastecida de municiones, dinero y hombres que es difícil creer sea todo obra de él solamente. La compañía, no cabe duda, envió armas a Nicaragua que, misteriosamente, pasaron a manos de Walker, y los vapores de la ruta del tránsito le fueron cedidas de manera tan fácil que, vista la pequeña fuerza que él comanda, el caso se presta a **conjeturas**". El 14 de diciembre de 1855 el Fiscal General Cushing escribió en la siguiente forma a los señores S. W. Inge y Pacificus Ord, fiscales federales de San Francisco y Monterrey, respectivamente, "Con órdenes del presidente me dirijo a ustedes de nuevo en relación a las expediciones militares ilegales que han salido, y que al parecer siguen saliendo de puertos californianos.

...En estos actos se ha implicado a la Compañía Accesoría del Tránsito de Nicaragua, lo cual comunicamos a usted por lo que pueda interesarle". Senate. Doc. 58, 34 Cono., 1 Sess., Pág. 11.

Vanderbilt quien por estar en el exterior no podía poner coto a tales fechorías. Asegurase que Vanderbilt a su regreso juró vengarse de ellos. "¡No los voy a demandar!", dícese que les gritó a sus rivales, "porque la ley es tardía, voy a arruinarlos!"³. Inmediatamente se desató una lucha por el control de la Compañía con el fiel de la balanza ladeado a favor de Vanderbilt. Pero había otro elemento que debía ser tomado en cuenta: la República de Nicaragua. La corporación era hechura de ese gobierno, y a cambio del derecho de existir como persona legal había contraído ciertas obligaciones con el Estado. Cuando en 1849 la Compañía obtuvo la primera concesión, se comprometió a pagar anualmente la suma de diez mil dólares hasta el día en que el canal estuviera terminado; y por obtener derecho exclusivo de navegar sus aguas interiores y abrir una ruta de tránsito de mar o mar convino en pagar el diez por ciento de las utilidades provenientes de dicho tránsito. De 1849 a 1855 inclusive la Compañía pagó cumplidamente sus anualidades, pero jamás quiso rendir cuentas de su cuota del diez por ciento correspondiente a las utilidades habidas por el cruce del istmo por la simple razón, decía, de que nunca las había obtenido. Contra eso el gobierno de Nicaragua no tenía recurso alguno porque la forma en que la compañía llevaba sus libros no daba pie para hacer ningún reclamo. Se sabía que el número de pasajeros y el volumen de carga eran considerables, pero los empleados se cuidaban de no guardar en el país ninguna documentación reveladora de las cuentas a fin de que el gobierno nicaragüense no pudiera fiscalizar a la compañía⁴. Alegábase asimismo que los gastos para mejoras permanentes, como por ejemplo la construcción del muelle de la bahía de La Virgen, habían salido de los ingresos corrientes. Y también que la tarifa de la compañía para el transporte de pasajeros a través del istmo nicaragüense era muy, muy baja, y que la era así con el deliberado propósito de hacer que esa operación no dejase utilidades; pero que, en cambio, era alto el precio del pasaje marítimo, por cuya razón la compañía percibía jugosas utilidades de sus operaciones marítimas y transístmicas.⁵ Una semana exacta antes de desembarcar Walker en Nicaragua, el gobierno legitimista había enviado a Nueva York a dos comisionados con el encargo de ajustar el redoma mediante negociaciones o arbitraje. Los comisionados, sin tener tal vez noción precisa de lo que se adeudaba al estado, reclamaban treinta y cinco mil dólares. La compañía ofreció arreglar el asunto per treinta mil, con lo que admitía haber evadido el justo pago de sus obligaciones; pero la contrapropuesta fue

³ *The Vanderbilts and the Story of Their Fortune*, por Croft, p. 43 y otros.

⁴ Manuscritos del Departamento de Estado, Sección de Índices y Archivos, Despachos Legación de Nicaragua, Vol. II.

⁵ *Herald*, Nueva York, 31 de marzo de 1856.

rechazada. Ambas partes convinieron entonces en someter el caso a arbitradores especiales. La compañía, sin embargo, hizo todo lo posible por retardar el arreglo, y antes de que los arbitradores pudieran comenzar sus labores el gobierno de Nicaragua cambió de manos. Walker se había apoderado de la capital. Esto puso fin a los trámites del ajuste de cuentas.⁶

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

Unas dos semanas antes de recibir Walker esta propuesta de los delegados de Garrison, había conseguido que se nombrara a un representante del gobierno del Presidente Rivas, cerca de Washington. El representante, con rango de enviado extraordinario y ministro plenipotenciario, era aquel pillo de Parker H. French; y Walker da como razón fundamental del nombramiento de semejante tipo al deseo que tenía de deshacerse de él sacándolo de Nicaragua. Era mucho lo que debía a French para echarlo, así como así a la calle, y la indudable capacidad y astucia de ese zamarro parecían indicar que su talento, bien timoneado por entre los tortuosos meandros de la diplomacia, podía servir de mucho a la causa filibustera. Llevaba ante otros cometidos el de presentar de nuevo el reclamo del gobierno de Nicaragua a la Compañía Accesoría del Tránsito. Porque, como se recordará, el ajuste de cuentas quedó en el aire cuando la invasión de Walker. Siendo Morgan ahora el gerente, le fue fácil a French tratar de llegar a un arreglo. Convínose en que, hasta tanto no se conociera con

⁶ Cornelius Vanderbilt al Secretario de Estado Marcy, Senate Ex, Doc. 68, 34 Cong., I Sess., p. 11.

exactitud la suma adeudada al gobierno, la compañía seguiría llevando emigrantes a San Juan del Norte a razón de sólo veinte dólares por cabeza —precio mucho más bajo del corrientemente establecido—y que el resto del valor del pasaje (sobre los \$ 20.00 dólares] se lo cargara al gobierno de Nicaragua y fuese más adelante deducido de la suma que la compañía aceptara adeudar al gobierno. Ni Vanderbilt ni los otros fuertes accionistas sospecharon al principio del verdadero designio de Morgan; sólo sabían del litigio entre Nicaragua y su compañía, así que creyeron prudente acceder a la propuesta de French como medio de conciliación con los detentadores del poder, principalmente porque veían que la suya era la parte más débil en el pleito. Aprobaron pues el plan con la estipulación de que los pasajeros debían ir como emigrantes y no en grupos militarizados. Como resultado de la transacción de French empezaron a llegarle a Walker hombres de los estados de la costa atlántica de Estados Unidos. En cosa de dos meses y medio la compañía llevó alrededor de mil "emigrantes" a Nicaragua.⁷

Apenas concluido este arreglo entre French y Morgan se aparecieron en Granada, como queda dicho, Randolph, el joven Garrison, y McDonald. Randolph y Walker eran amigos íntimos, de suerte que le fue muy fácil al primero convencer al general en jefe —si es que en verdad necesitaba ser convencido— de que la Compañía Accesoría del Tránsito había perdido su existencia legal. Ambos comenzaron a elaborar entonces las cláusulas de una nueva concesión a favor de Morgan y Garrison. Tan pronto como se realizaron los planes, Garrison partió a Nueva York a recabar el ascenso de Charles Morgan, y McDonald se volvió a San Francisco a obtener la ratificación de Garrison padre; Walker y Randolph se quedaron en Granada esperando su regreso. El viaje del destacado abogado a Nicaragua causó revuelo en San Francisco, donde comenzaron a decir que tenía por objeto ayudar a Walker a formular la constitución del nuevo gobierno.⁸ Quizá diera pie a este rumor el hecho de que el amigo de Walker tenía nombre igual al de uno de los padres de la Carta Magna americana.

Entre tanto, el reclutamiento para llevar gente a Nicaragua se hacía pública y extensamente en San Francisco, Nueva York, y Nueva Orleans. Cuando en California se supo que los pasajeros serían llevados gratis a Nicaragua, se presentaron en San Francisco más voluntarios de los que podían llevar los barcos, y a tal extremo llegó aquello que la salida de vapores se caracterizaba a veces por la gran confusión y alborotos que provocaban los que no podían irse.⁹ En

⁷ Senate Ex. Doc. 68, 34 Cong., I Sess., Pp. 120 -21.

⁸ Libro de recortes de Wheeler, Vol. 5, Pág. 61,

⁹ El Alta California del 6 de diciembre de 1855 dice que había 400 pasajeros ansiosos de partir can destina a Nicaragua, pero que sólo 150 pudieron salir en el último vapor. En su número del 10 anota el misma

periódicos de Nueva York y Nueva Orleans salían anuncios pidiendo el enganche de voluntarios¹⁰.

Estas actividades motivaron protestas de parte de los señores Molina e Irisarri; el primero era ministro de Costa Rica y el segundo de Guatemala y El Salvador. Irisarri se quejaba de la indiferencia con que las autoridades veían el filibusterismo, y Molina acusaba a la Compañía del Tránsito de haber conspirado para derrocar al gobierno legitimista que lo había amenazado con demandarla. Expresaba torpe bien la esperanza de que habiendo señalado a los culpables el gobierno americano los llamara a cuentas.¹¹ Una semana después de la protesta de Irisarri el Presidente Pierce expidió un decreto advirtiéndole a la ciudadanía que de ninguna manera debía participar en la organización de expediciones filibusteras a Nicaragua, y al mismo tiempo manifestaba que los que habían ido allá, organizados o no, a tomar parte en operaciones militares contra ese país, debían olvidarse de pedir nunca protección al gobierno de Estados Unidos. Exhortaba, además, a los buenos ciudadanos a condenar tan desacreditada y criminal empresa. Concluía el presidente instando a las autoridades civiles y militares a hacer valer su autoridad aplicando las leyes de Estados Unidos.¹²

También Cushing, el Fiscal General, envió una circular con la misma fecha a los fiscales de distrito de los principales puertos estadounidenses, haciéndoles saber que tenía conocimiento de que se estaban efectuando reclutamientos ilegales para llevar gente a Nicaragua. Urgía, por tanto, dictar medidas pertinentes para poner fin a tales desmanes y notificar al presidente en caso de que su intervención se creyese necesaria, John McKeon, Fiscal de Distrito de Nueva York, contestó que él no tenía ningún informe de actividades filibusteras en esa ciudad, pero una semana más tarde avisó que Parker H. French reclutaba gente allí. Por esos mismos días el Fiscal Federal de Nueva Orleans recomendó al administrador

diaria que E. C. Kewen, hermano de Achilles Kewen, muerto en la primera batalla de Rivas, estaba tratando de conseguir uno de los vapores surtas en la bahía para llevar reclutas a Nicaragua. El 21 del mismo mes anuncia la salida del Cortez con 350 pasajeros, 124 de los cuales eran emigrantes con destino a Nicaragua. Garrison subió a bordo para ver que no se violara la ley,

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

El anuncio de los diarios de Nueva Orleans era todavía más claro; "Nicaragua. El Gobierno de Nicaragua quiere que gente laboriosa se establezca allá y cultive sus tierras. Para eso ofrece como incentivo a los inmigrantes, una donación de doscientos cincuenta acres a los solteros, y cien más a cada miembro de la familia. Las vaporas salen de Nueva Orleans u San Juan del Norte el 1 y el 26 de cada mes. El precio del pasaje es ahora de menos de la mitad. El suscrito dará con gusto toda clase de información a quienes desearan emigrar, {f}. Thos. F. Fisher, 16 Raya' Si."

¹¹ Manuscritos del Departamento de Estado, Repúblicas Centroamericanas, Netas, 1849 -51 , Legaciones Centroamericanas, Netas, 1844 -57.

¹² Mensajes y Documentos de los Presidentes, Vol. V., Págs. 388 - 89.

de la aduana vigilar al vapor General Scott. El 14 Cushing envió nuevas instrucciones al fiscal de distrito de San Francisco, S. W. Inge, pidiéndole investigara lo que se decía respecto a la complicidad de la Compañía del Tránsito en el enganche de filibusteros.¹³ Todo parecía indicar que había barruntos de un éxodo a Nicaragua, y que el gobierno americano se preparaba a paralizarlo en sus comienzos. Los acontecimientos, no obstante, demostrarían en breve que el gobierno, en vista de que la opinión pública respaldaba la emigración, no podía en realidad hacer gran cosa.

El Fiscal de Distrito McKeon de Nueva York, fue quien primero intentó aplicar rigurosamente la ley de neutralidad. El 22 de diciembre, unos diez días después de la llegada de French, supo McKeon que esa noche se reunirían los reclutas de Nicaragua, y que el 24 saldrían en el Northern Light, vapor de la Compañía del Tránsito. McKeon se personó en el lugar de la reunión en donde encontró a algunos presuntos viajeros, pero no a sus líderes que seguramente habían oído el poste. El resultado fue que no hubo mitin y que los "emigrantes" volvieron a sus casas desilusionados; aunque no tanto como el fiscal. Luego se fue éste a ver a Joseph L. White, el abogado y uno de los directivos de la compañía, y fue también al piso de French en el hotel Saint Nicholas. Les lanzó varias amenazas, pero ambos lo trataron desdeñosamente. Reprendió con severidad a French advirtiéndole que se apoderaría de todos los barcos de la Compañía del Tránsito hasta descoyuntarla, a lo que aquél respondió fríamente: "Mi país es pobre, ya se sabe, pero si usted nos dijera cuándo va a vender esos barcos tal vez podríamos comprarlos". McKeon le pidió ciertos datos; French le alargó papel y tinta rogándole hiciera las preguntas por escrito, pues la importancia del asunto lo exigía. El fiscal perdió la paciencia y chilló diciéndole que no haría semejante cosa, puesto que él no reconocía a French como ministro de Nicaragua. "No le estoy pidiendo que me reconozca como tal; y ninguna importancia tiene el que usted lo haga o no. Sírvase, entonces, si le parece, hacer las preguntas a Parker H. French, como a un simple particular, pero insisto en que me las haga por escrito". McKeon afirmó que tenía pruebas irrefutables de la culpabilidad de French. Este replicó que si tal era el caso debió haber traído orden de captura contra él, pero que si lo había olvidado estaba dispuesto a perdonárselo y a dejarse arrestar sin ese requisito¹⁴. N. McKeon salió echando chispas, y a la mañana siguiente ordenó a las autoridades portuarias no dejar zarpar al Northern Light, pues que

¹³ Senate Ex. Doc. 68, 34 Cong., 1 Sess., Pág. 11

¹⁴ *Herald*, de Nueva York, 24 de diciembre de 1855.

había razones para creer que el barco saldría al día siguiente con varios centenares de aventureros que iban a engrosar las filas de Walker. Algún error debió ocurrir para que el Northern Light zarpara y en cambio se impidiera a otro barco la salida, por lo que a la hora señalada partió el vapor casi en las narices del fiscal de distrito. Un guardacostas de la aduana salió en su persecución y lo paró disparándole un cañonazo a proa. Una inspección ocular reveló que a bordo iban en tercera clase alrededor de doscientos pasajeros que por su pelaje parecían ser lo que se conoce como carne de cañón. Arrestóse a varios, entre ellos a Joseph R. Male, editor de El Nicaragüense; había éste ido a Nueva York a comprar material de imprenta. Algunos aventureros interrogados revelaron la forma singular del reclutamiento. Varias noches antes de zarpar el barco se efectuó un mitin en el cual dieron a los que decían estar dispuestos a irse a Nicaragua un botón negro de los más comunes que sería el "sésamo ábrete" para entrar al barco. Se dijo a los hombres que al subir a bordo entregarán el botón a un oficial del barco, a cambio del cual recibirían un boleto de viaje.¹⁵

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

El 26 de diciembre un comisario federal expidió orden de captura contra French acusándolo de violar la ley de neutralidad. French alegó inmunidad diplomática, ante lo cual el perplejo fiscal de distrito pidió consejo al fiscal general. Cushing respondió que el gobierno americano no habla extendido el exequátur a French como representante diplomático, y que la concesión de privilegios a él sería cuestión de simple cortesía, no de derecho. El fiscal de distrito recibió orden de hacer saber a French, de parte del presidente, que no se le procesaría si se largaba del país en un tiempo razonable¹⁶. French no se dio prisa alguna, por lo cual el 15 de enero de 1856 él y su secretario, Daniel H. Dillingham, fueron llevados ante un tribunal federal. Otros nueve, de los sacados del Northern Light, corrieron la misma suerte. A todos se les acusó de violar la susodicha ley. Súpose igualmente que un funcionario de la oficina del jefe de policía federal había abordado el vapor con el propósito de impedir su salida notificándoselo así al Capitán E. L. Tinkelpaugh, y al jefe de máquinas Gilbert Fowler. Con todo y eso el Northern Light saltó amarras llevándose al portador de la notificación. Este incidente produjo el 18 de enero acusación contra el capitán y el jefe de máquinas, y junto con ellos cayó también Joseph L. White, a quien se acusaba de complicidad

¹⁵ *Tribune*, de Nueva York, 25 de diciembre de 1855.

¹⁶ Senate Ex, Doc, 68, 34 Cong., 1 Sess.

por haber impedido que un funcionario del gobierno cumpliera su cometido. El juicio se abrió varios meses después; el proceso contra el jefe de máquinas fue suspendido a causa de un descuido en la redacción del escrito, y White y Tinkelpaugh fueron absueltos¹⁷.

Otro vapor de la compañía, el *Star of the West*, debía zarpar el 9 de enero. Poco antes de la hora señalada subieron a bordo las autoridades que después de haber efectuado un minucioso registro detuvieron a cinco hombres. Llevaba el barco muchos pasajeros con boleto para San Juan del Norte, pero todos declararon ser jornaleros contratados para trabajar en un nuevo muelle que la compañía estaba construyendo en la bahía de La Virgen. La explicación fue aceptada y no se les molestó. Uno de los pasajeros era James E. Kerrigan, ex-concejal de Nueva York, quien llevaba a veintiocho vagos de los barrios bajos neoyorquinos. Tampoco a él lo molestaron 'las autoridades. Estos hombres eran parte de un regimiento que se le había encargado reclutar para Nicaragua. En esa misma operación participaron dos veteranos de la guerra México-americana, Thomas L. Bailey y Henry Dusenbury. Ante la posibilidad de alboroto se había congregado una multitud en el muelle a la hora de salida del vapor. Mientras se efectuaba el registro el gentío armaba una infernal gritería injuriando de palabra a los policías. Cuando el vapor despegó del muelle, con retraso de quince minutos, Kerrigan apareció encaramado sobre el tambor de rueda y fue aplaudido y vitoreado estruendosamente, Oyéronse también palabrotas y rechiflas contra Pierce.¹⁸

Para el 24 de enero quedó fijada otra vez la partida del Northern Light. En una inspección del barco no se encontró nada anormal, pero a solicitud de su padre fue aprehendido un mocito de dieciocho años. Tenía éste un boleto de viaje que al bajar al muelle pasó con disimulo a otro; de esa manera es probable que de todos modos le llegara a Walker su recluta. Llevaron al muchacho ante el fiscal de distrito, pero fueron vanos los intentos para que diera el nombre de quien le habla dado el boleto. Antes bien, encolerizado, juró que de cualquier manera se iría a Nicaragua, Cuando se le preguntó por qué quería irse, respondió: "Por gusto".¹⁹ Y aunque el registro fue minucioso, el barco salió con cien filibusteros. Un grupo de éstos, durante el viaje, fundó el "Club de Jóvenes Pioneros Americanos", con miras a organizar, cuando llegaran a Granada, un club con salones de lectura y todo lo más que se pudiera para el confort de sus miembros.

¹⁷ *Herald*, de Nueva York, 9 y 13 de mayo de 1856.

¹⁸ *Tribune*, de Nueva York, 30 de enero de 1856; *Herald*, de Nueva York, 10 y 30 de enero de 1856.

¹⁹ *Herald*, do Nuevo York, 25 de enero de 1 856.

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

El Fiscal de distrito McKeon reconvino a White diciéndole que repetidas veces la compañía había burlado la ley de neutralidad. Esto provocó una réplica insolente del abogado de la compañía: La Compañía del Tránsito era "una corporación creada conforme a las leyes de Nicaragua", y McKeon debía reconocer y respetar al gobierno de ese país; el gobierno de Estados Unidos no podía hacer variar la línea de conducta de la corporación, y no la aterraba la "jactanciosa grandilocuencia" de un fiscal de distrito que la amenazaba con desconjuntar su negocio.²⁰ Un periódico dijo que White "vivía sediento de publicidad", y lo acusaba de azuzar a la multitud que rechiflaba a los policías cuando registraban los vapores.²¹ En justificación de las relaciones que la compañía mantenía con Walker mostró a las periodistas varias cartas dirigidas a él por personas radicadas en Nicaragua. El tono general de ellas era de que sin la presencia de Walker allí la propiedad y la vida de los americanos correrían peligro, y que si se echaba de ese país a los filibusteros, la Compañía del Tránsito sufriría tanto como las personas.²² Jamás sospechó White que los hombres en pro de cuya causa vociferaba cavaban en esos precisos momentos una fosa en la que pronto caería la Compañía Accesorio del Tránsito. Sintiendo en esos días en posición segura había tratado despectivamente al gobierno americano, sin siquiera soñar que antes de tres meses estaría pidiéndole a ese mismo gobierno protección contra los que habían sido sus amigos. Mal que bien, White y French se sentían en la cumbre, y nadie en cambio agradecía a McKenn lo que hacía por atajar las actividades filibusteras en Nueva York. A decir verdad, cuanto con más rigor empapelaba a la Compañía del Tránsito —con la cual nunca había simpatizado el pueblo— tanto más apoyo recibía ella de éste. Y puesto que gran parte de la gente reclutada salía de ese elemento trashumante de los barrios bajos y de los muelles, nadie lamentaba que se fueran de la ciudad. Por otra parte, ¿por qué iba el gobierno a impedir que un ciudadano libre fuese o viniese a su antojo de un lugar a otro si con eso no dañaba a nadie? ¿Y acaso Nicaragua no tenía derecho a invitar a gentes que quisieran ir a establecerse allá como colonos, y no tenían también derecho los americanos — si les parecían bien— de aceptar la invitación? ¿O no estaría quizá Inglaterra

²⁰ Libro de recortes Wheeler, Val. 2, Pag, 46; *Tribune*, de Nueva York, 25 de diciembre de 1855.

²¹ *Commercial Bulletin*, de Nuevo Orleans, 4 de enero de 1856.

²² Libro de recortes de Wheeler, Vol. 5, Pág. 9b

maniobrando entre telones en esta enrevesada pantomima? Esas eran unas pacas de las muchas preguntas que se hacía la ciudadanía americana. Cuarenta años de aislamiento de la política exterior y con sólo unas republiquetas por vecinas habían desdibujado nuestro concepto de los deberes internacionales hasta casi borrarlo por entero.

En cuanto a French, se convirtió en héroe popular a despecho de sí mismo. Ahora sí podía refocilarse en grandiosas ilusiones. Llevado ante un tribunal federal no quiso alegar inmunidad, contrariamente a la ocasión anterior, pues creía que la opinión pública saldría a la palestra por él y que la acusación más bien lo llenaría de fama. La misma tarde que le fue entregado el escrito de acusación, el sub-jefe de policía federal se dirigió a la "legación" que French tenía montada en el hotel a notificarle que desde ese momento quedaba bajo arresto, y lo intimó a comparecer la mañana siguiente ante el jefe de policía. Pero el gobierno no tenía en mente colorear la aureola de simpatía que ya ceñía la cabeza de French, de modo que apenas se dio cuenta el mismo sub-jefe de policía del error que estaba cometiendo, volvió con premura al hotel a comunicarle que la orden de captura contra él había sido anulada. La contraorden lo defraudó amargamente, pues quería convertirse en mártir. Repudió la inmunidad y pidió se le enjuiciara en seguida. El fiscal de distrito decidió que no había lugar a causa; los abogados de French apelaron a la corte de circuito de Estados Unidos tratando de obligar a McKeon a poner el caso en el orden del día. El juez, no obstante, la apelación, declaró que no tenía autoridad para ordenar al fiscal de distrito proseguir la acusación, y ahí terminó todo.²³ En este caso, debe decirse, el gobierno se deslució. De haber dejado a French en paz, el público lo habría medido en su justo valor y también lo hubiera abandonado por completo. De todo esto, el movimiento de emigración a Nicaragua sacó de ganancia mucha publicidad gratuita y simpatía popular. Al igual que en el caso del juicio promovido el año anterior en California, sacase en claro que el celo de los fiscales no obedecía al horror que les inspirase el filibusterismo ni a los desvelos que sufrían al ver conculcados los derechos de un vecino débil. Poco después de estos sucesos, comentando los enjuiciamientos enderezados contra ciertos filibusteros, la revista *Harper's Weekly* decía que eran "una simple farsa para guardar las apariencias".²⁴ El *Atlas*, de Nueva York, clamaba: "¿Cuándo terminará este juego de niños? Como las pelotas de hule, los filibusteros americanos rebotan más alto cada vez que se les da contra el suelo; y con la guerra que el presidente y su gabinete les han

²³ *Herald and Sun*, de Nueva York, 18 de enero de 1856,

²⁴ Vol. I, Pág. 103.

hecho recientemente, lo único que se ha logrado es aumentar su número y animarles a aferrarse más tenazmente a su empresa".²⁵ El *Columbian*, de Cincinnati, denunciaba la ingerencia gubernamental considerándola "un donativo a los ingleses".²⁶ También el New York Times comentó que a la Compañía del Tránsito se la había perjudicado grandemente con eso de registrar sus barcos antes de zarpar y dispararles por delante de la proa cuando ya iban de viaje. Es absurdo, decía, pretender que la compañía haga caso omiso del gobierno de Walker, puesto que éste es una realidad por más que Marcy se obstine en querer demostrar lo contrario.²⁷ Los empeñosos esfuerzos de McKeon regocijaron a muchos como puede verse por los siguientes dísticos que inspiró el caso del Northern Light:

Presentóse un policía a registrar el barco
y en su cateo no anduvo nada parco.
Abrió latas, fardos y cajones
en busca de fusiles, pólvora, cañones,
y a los más inocentes pasajeros
les vio trazas de ser filibusteros.
Por meterse a buscar en las calderas
se chamuscó sus gordas posaderas.
En las bodegas repletas de carbón
creyó ver tan sólo negros designios de traición,
Buscó en la quilla, la proa y la popa
y hasta a una "milady" le hurgó bajo la ropa...
¿Por qué si va esa gente en busca de fortuna
a tierra más propicias la persigue y la importuna
la ley con su garrote inflexible y prepotente
y no ahorca aquí no más a tanto delincuente?²⁸

Todo indica que en el mes de enero de 1856 la opinión pública se inclinaba fuertemente a favor de Walker. De ahí que las autoridades federales fulminasen en vano. Fue sólo en Nueva York donde se hizo un serio esfuerzo por impedir la salida de los aventureros. En San Francisco disparó el gobierno su último cartucho cuando en 1854 enjuició sin lograr nada positivo, a Watkins, Emory, Walker, y aquellos dos cónsules. El fiscal de distrito Inge informó al Fiscal General Cushing que él no tenía pruebas para justificar la detención de un barco. Si bien era cierto que muchas personas se habían ido a Nicaragua a abrazar la causa de Walker, lo

²⁵ Enero 20 de 1856.

²⁶ Libro de recortes de Wheeler, Vol, No. 5, Pág, 52.

²⁷ Febrero 7 de 1856; y también libro de recortes do Wheeler, Vol. No. 5, Pág. 81.

²⁸ Libro de recortes de Wheeler, Vol. No. 5, Pág, 72.

habían hecho sin llevar visiblemente armas y sin ir sometidos a ningún régimen; algunos manifestaban el propósito de establecerse allá como inmigrantes pacíficos, y otros llevaban boletos hasta Nueva York; en esas condiciones afirmaban ser simples pasajeros²⁹. En Nueva Orleans prevalecía un sentimiento similar de simpatía. En abril se embarcaron allí 208 pasajeros a los acordes de una banda que decía ser nicaragüense, y los periódicos anunciaron previamente su partida. En mayo de 1856 el señor Molina se quejó a Marcy de que ni uno solo de los filibusteros arrestados por el gobierno había sido condenado.³⁰ Los montes habían ciertamente dado a luz, pero no existía siquiera un mísero ratón que diera fe del dolor del parto.

En este caso, sin embargo, fue al gobierno a quien le tocó, reír último. Dejamos a Randolph y a Walker en Granada esperando el regreso de sus emisarios ante Morgan y Garrison. Garrison hilo, a quien aquéllos habían enviado a Nueva York, se encontraba en esa ciudad al momento de ocurrir algunas de los sucesos recién narrados; luego, obtenido ya el consentimiento de Morgan para el arreglo, se regresó a Granada. La misión de McDonald ante el viejo Garrison fue igualmente afortunada. Walker y Randolph vieron entonces que había llegado el momento de soltar la fiebre. Con mucha prolijidad redactaron un decreto de revocación revelando el incumplimiento de las obligaciones contraídos por la compañía, que eran: Construir un canal, o, de no ser este posible, una ruta interoceánica de ferrocarril o carruaje; hablase obligado también a pagar al estado el diez por ciento de sus utilidades anuales netas, y nada de eso había cumplido. Walker dice en su obra que el objeto del decreto fue dar a conocer la causa que lo motivó a fin de que el mundo pudiera juzgar, y que puso mucho cuidado en redactarlo. Basado en tales argumentos revocó el contrato firmado con la compañía, se nombró una comisión encargada de fijar con exactitud el monto de su adeudo al estado, y éste procedió a embargar las propiedades de la compañía, dejándolas sujetas al mandato de los comisionados. Los nicaragüenses nunca habían congeniado con los empleados de la compañía, de modo que con no disimulada complacencia el señor Rivas, Director del Estado a quien se había mantenido al margen del plan, estampó el 18 de febrero su firma al decreto de revocación. Hay asimismo indicios de que él ya venía mirando con recelo la gran afluencia de americanos armados, y se alegraba de que la compañía que los traía estuviera a punto de ser hecha cuartos. Pero al siguiente día, el júbilo del Director Provisorio se trocó en espanto al llevarle Walker otro decreto mediante el cual se

²⁹ Senate Ex, Doc, 68, 34 Cong., 1 Sess.

³⁰ Manuscritos de: Departamento de Estado, Sección dx Índices y Archivos, Notas, América Central, I.

otorgaba una nueva concesión a favor de Randolph y sus consocios. Ya se había creído el señor Rivas haber librado al país, de la odiada compañía, cuando llega a proponérsele que otorgue otra concesión, con mayores privilegios todavía, a un extraño a quien durante muchas semanas él había visto en muy estrecha intimidad con el general en jefe. En la mayor parte de los casos Walker había encontrado en el director provisorio un elemento dúctil a sus arbitrios, pero ahora se le resistía con desusada entereza diciendo que su firma en semejante contrato equivaldría a "la venta del país". No fue sino hasta que fueron suprimidos muchos de los privilegios insertos en el decreto que accedió Rivas a firmarlo, y eso de muy mal grado³¹³². Si bien estos decretos fueron firmados el 18 y el 19 de febrero, su publicación se demoró lo suficiente para dar a los nuevos concesionarios el mayor tiempo posible para que pudieran hacer salir su vapor antes que la vieja compañía retirara las suyos. La demora resultó ser más ventajosa aún de lo que Walker se imaginara, ya que nueve días después de haberse firmado el decreto salían de Nueva Orleans con rumbo a Nicaragua doscientos cincuenta filibusteros al mando de Domingo de Goicouría, "libertador" de Cuba; sus pasajes habían sido pagados con letras libradas por De Goicouría con cargo a Vanderbilt quien había expulsado a Morgan y era desde principios de febrero el nuevo presidente de la Compañía. De haber sido publicado el decreto el mismo día en que fue firmado, Vanderbilt lo hubiera sabido antes que los filibusteros se embarcaran, y habría impedido su partida. "El hecho es que", dice Walker, "el valor de los pasajes sirvió para rebajar en una suma igual la deuda de la compañía para con el estado".³³ Así supo Morgan de la revocación del contrato de la Compañía Accesoría del Tránsito antes de que llegara la noticia a Vanderbilt, y no debe haber sido poca su satisfacción al ver a su rival, quien pocas semanas antes lo echara de la presidencia, derrochar dinero de la compañía ayudando al hombre que ya lo había inmolado.

De esta manera pagó Walker a ambos gerentes de la compañía los favores que le habían hecho. Y actuó así en parte por agradecimiento y en parte también por necesidad. Sin la oportuna ayuda de esa fuente de servicios su empresa hubiera fracasado desde mucho antes. A Morgan y a Garrison debía la más de su éxito presente, y él los había colocado en una posición desde la cual podían llevarlo más cerca todavía de la meta de sus ambiciones. Pero desafortunadamente para su causa se había hecho al mismo tiempo de un enemigo terrible: Vanderbilt. Por supuesto que cuando entró en la maniobra urdida por Randolph no podía prever que pronto Vanderbilt volvería a ser presidente de la compañía y

³² *El Nicaragüense*, 23 de febrero de 1856, Senate Ex. Doc. 194, 47 Cong., I Sess 103-4, *Tribune*, de Nueva York, 14 y 15 de mayo de 1856; *Walker's, Expeditions*, por Wells, págs. 203-20, *La Guerra de Nicaragua*, Págs. 148-51.

³³ *La Guerra de Nicaragua*, por Walker, pp. 151.

que podría prestarle la misma ayuda que Morgan. A Walker, naturalmente, le convenía ponerse al lado del más fuerte, y probablemente eso fue lo que creyó haber hecho cuando se fraguó la maniobra, pues Morgan y Garrison estaban entonces "arriba", en tanto que Vanderbilt era sólo un "mirón". Incluso cuando Walker y Randolph se atareaban en formular contrato, la tortilla se había volteado en Wall Street, y se encontraron, cuando ya era demasiado tarde, con que se habían apuntado a la carta de los que estaban 'abajo'. Vanderbilt tenía medios para hacer girar, en bien o en mal, la rueda de la fortuna de los filibusteros, con diez veces más poder que sus rivales, y desde el momento en que lo embaucaron comenzó a apagarse en Nicaragua la estrella de los filibusteros.

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

La noticia del paso dado por Walker cayó como un rayo en Wall Street. Al principio los financieros se negaron a creerla, pero ella fue suficiente para crear pánico entre los dueños de acciones de la compañía que corrieron a ver quién salía primero de ellas. Estas habían comenzado a subir lentamente desde el primer momento en que el gobierno de Nicaragua pareció firmemente establecido. El 1o. de enero de 1856 se cotizaban a 18; el 14 de febrero habían subido a 23114, el 13 de marzo, la víspera de recibirse la noticia en Wall Street, su precio de cierre fue de 221/2, Al día siguiente se vendieron cinco mil acciones bajando su precio a 191/4; el 18 se cotizaban a 13; total que en los cuatro días anteriores quince mil acciones cambiaron de manos. Los expertos de Wall Street sospecharon cuál era la verdadera razón de la maniobra de Walker, pero conociendo el poder de Vanderbilt no podían creer que el líder filibustero fuese tan necio que se atreviera a medir sus fuerzas con el titán de Wall Street. El crítico de la sección de finanzas del Herald dijo que Wall Street consideraba a Walker un idiota y un truhan. "La gran masa del pueblo americano simpatiza plenamente con el gobierno actual de

Nicaragua y lamentaría saber que su bizarro jefe ha puesto en peligro su hasta hoy halagüeño futuro. En manos de Mr. Vanderbilt está el dar en tierra con el nuevo gobierno abriendo otra ruta para cortar a Walker sus comunicaciones con San Francisco y Nueva York".³⁴

Vanderbilt anunció luego el retiro de los vapores oceánicos de la compañía, y como Morgan no había inaugurado todavía su nueva línea naviera, la vida de la empresa de Walker quedaba pendiendo de un hilo. Durante seis semanas no salieron vapores para Nicaragua, así que en ese lapso los filibusteros no recibieron refuerzos ni pertrechos. Después que Vanderbilt retiró los vapores del Atlántico, Garrison trató de mantener en servicio los de San Francisco a San Juan del Sur. Su intento, sin embargo, falló, pues Vanderbilt envió un agente suyo a Panamá con órdenes de interceptar todo vapor de la compañía que de San Francisco se dirigiera al puerto nicaragüense y ordenarle seguir hasta Panamá, en donde los pasajeros tomarían el ferrocarril para Colón, en el Atlántico. Así se hizo con dos vapores; y las actividades de la ruta del Tránsito estuvieron paralizadas por un tiempo.³⁵

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

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

³⁴ Herald, de Nuevo York, 15 y 17 de marzo de 1656.

³⁵ Libro de recortes de Wheeler, Vol. 4, Pág, 161.

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

Comenzaba el Orizaba a transbordar en San Juan del Norte a sus 480 pasajeros al vaporcito del río Wheeler, cuando llegó la notificación del Capitán Tarleton, del barco de guerra Eurydice, de que debía suspender la operación, reembarcar a la gente, y también despachar de vuelta al vaporcito de río. Tinkelpaugh corrió donde Tarleton a inquirir sobre el porqué de la orden. El oficial inglés le dijo que habiéndole informado Birdsall que los quinientos hombres a bordo del Orizaba iban a sumarse a las filas de Walker, él no les permitiría remontar el río. Tinkelpaugh alegó que 420 de ellos llevaban boleto de viaje a San Francisco y ninguno para el interior de Nicaragua, y también que no tenía suficientes provisiones para llevárselos de regreso a Nueva York. El oficial inglés le indicó que se los llevara a Colón, pero el otro contestó que tampoco podía hacer eso. Tarleton dijo que examinaría la hoja de ruta del barco a fin de tomar una decisión. Y acto seguido abordó el Orizaba, pasó a la oficina del sobrecargo, examinó los papeles, y por último interrogó a cierto número de pasajeros. No habiéndole parecido muy convincentes los alegatos de Birdsall, permitió al fin el transbordo de los pasajeros. La misión del agente de Vanderbilt fue infructuosa, ya que sólo consiguió que un barco de guerra británico registrase a un barco americano y causara algún retraso y muchas contrariedades.³⁶

Pero el viejo financiero no había puesto fin a sus planes de venganza. Realmente, ese era apenas el principio de la lucha contra sus rivales. Por conducto de otro emisario estableció con el Director Provisorio Rivas negociaciones tendientes a suscitar la discordia entre éste y Walker,³⁷ y fue tal vez la labor del agente lo que en parte causó el rompimiento que ocurrió pocos meses después. Vanderbilt también entabló demanda en septiembre de 1856 en los tribunales del estado de Nueva York contra Garrison por la suma de \$ 500.000 alegando supuesto desfalco mientras estuvo al servicio de la compañía. Entre las acusaciones figuraba la de defraudada con el envío de gran número de hombres

³⁶ Del Comodoro Paulding al Secretario de Marina Dobbin, Manuscritos del Departamento de Marina, Flota del Caribe, I., Pág. 202; Senate Ex. Doc. 62, 34 Cong., 1^a Sess., Págs. 1 52 - 4.

³⁷ Joseph L. White declaró bajo juramento aseverando esto en un juicio en que se vio involucrada la Compañía del Tránsito en octubre de 1856. Se negó a dar detalles y nombres manifestando que si Walker supiera quién fue el intermediario la fusilaría. Walker sospechó algo al respecto, pero nunca pudo descubrir al traidor. Ver Herald, de Nueva York, 17 de octubre de 1856.

que debían haber pagado pasaje de San Francisco a Nicaragua.³⁸ En diciembre entabló asimismo acción judicial en la Corte de Circuito de Estados Unidos en nombre de la Compañía Accesoría del Tránsito contra Morgan, Garrison y Walker, por la suma de \$ 1,000.000 alegando allanamiento, enajenación, uso ilícito de bienes ajenos, y conspiración fraudulenta para interrumpir y perturbar las operaciones lícitas de la compañía.³⁹ En capítulos siguientes se verá cómo hizo él otros esfuerzos en Wall Street para destruir la alianza concertada entre sus rivales y los filibusteros.

Walker nombró una comisión integrada por don Cleto Mayorga, E. J. C. Kewen,⁴⁰ y George F. Adler, con el encargo de fijar el monto que la compañía adeudaba al estado. Presentaron ellos su informe a principios de agosto. Debido a que el gobierno de Nicaragua no llevaba ninguna contabilidad, los comisionados tuvieron que atenerse a las cuentas de particulares y a los testimonios de empleados de la compañía. Llegaron los comisionados a la conclusión de que cada mes cruzaban el istmo dos mil pasajeros que al pagar treinta y cinco dólares por cabeza sumaban \$ 70.000 mensuales. Y agregando eso al valor de los pasajes oceánicos arrojaban un total de \$ 34,719.982, lo que con un interés del seis por ciento anual dejaba una utilidad de \$ 4.890 dólares mensuales. Los ingresos provenientes del acarreo de carga ascendían a \$ 79.000 mensuales. Calculándose los gastos en \$21.000, quedaría una utilidad de \$ 58.000 netos por mes, es decir \$ 696.000 al año. De esta suma correspondía al estado el diez por ciento que desde agosto de 1851 a marzo de 1856 arrojaba un total de \$ 69.600 anuales. A lo anterior los comisionados agregaban un interés del seis por ciento al año, y

³⁸ Libro de recortes de Wheeler, Vol. 4, págs. 133 y 136; y también el Herald, de Nueva York, 5 de septiembre de 1856.

³⁹ Herald, de Nueva York, 22 de diciembre de 1856. Los decretos dictados por Walker el 18 y el 19 de febrero provocaron otras demandas. En Nueva York los vapores fueron puestos bajo el fideicomiso de Vanderbilt, y varios accionistas entablaron demanda también a fin de que se nombrara a un administrador judicial para liquidar el negocio de la compañía y distribuir sus bienes. Vanderbilt se opuso alegando que los decretos no tenían ninguna validez por no emanar de autoridad legal alguna. El 3 de noviembre la Corte Suprema de Nueva York declaró válidos los decretos emitidos por el gobierno de facto, y falló que la renovación era ya un hecho consumado, a pesar de cualesquiera consideraciones de justicia. Los vapores del Atlántico fueron puestos en manos de un administrador judicial y se ordenó fuesen vendidos. En California el fiscal general del estado entabló demanda por la posesión de los vapores, del Pacífico alegando que la Compañía Accesoría del Tránsito, como persona legal, había fallecido sin testar el 18 de febrero y que sus bienes de San Francisco, por tanto, pasaban al estado. Herald, de Nueva York, 16 de julio, 14 de octubre, 4 de noviembre, y 1 y 2 de diciembre de 1856; y también libros de recortes de Wheeler, Vol. 4, Págs. 159 y 173.

⁴⁰ E. J. C. Kewen, era hermano de Achilles Kewen, uno de "aquellos cincuenta y seis primeros", que murió en la primera batalla de Rivas. Fue editor de un periódico en Columbus, Miss., y abogado en San Luis, **Mo., antes de 1849, año en que emigró a California, En 1851 lanzó su candidatura para representante del congreso por parte del partido "Whig", pero fue derrotado. Cuando Walker tomó Granada emigró a Nicaragua de cuya república fue representante financiero. Junta con otros comisionados resolvió que la Compañía del Tránsito debía una gran suma a Nicaragua, pero se opuso a que se tomaran medidas extremas. Después se estableció en Augusta, Ga., en donde se dedicó a reclutar aventureros para Nicaragua. Representativa Men, Págs. 341 - 54, por Shuck.**

como no estaba presente ningún representante de la compañía⁴¹ para probar que se habían hecho los pagos de \$ 10.000 anuales, sumáronse éstos también. Conforme a estos datos, la cantidad que adeudaba al estado ascendía a \$ 412,589.16.⁴² Estas cifras eran por supuesto absurdas. En su queja a Marcy argüía Vanderbilt que el valor de los bienes embargados oscilaba entre \$ 700,000 y \$ 1,000.000; y -que, era por tanto increíble. que una inversión de ese monto rindiera una utilidad neta de \$696,000, o sea del setenta al noventa y nueve por ciento al año. No obstante, esas eran las conclusiones de la comisión. Es asimismo inverosímil que los comisionados nicaragüenses nombrados el año anterior hubieran hecho una propuesta de sólo treinta y cinco mil dólares para ajustar un reclamo diez veces mayor que esa cantidad. Para presentar su informe los comisionados de Walker recurrieron con frecuencia a la imaginación, y hasta de que manera extravagante. Tan pronto como el informe salió a luz, todos los bienes de la vieja compañía en Nicaragua fueron vendidos a Margen y Garrison. Los bonos que habían recibido en pago por anticipado hechos al gobierno de Nicaragua los dieron a cambio de las propiedades de la Compañía Accesorias del Tránsito.⁴³ De esa manera Walker pagó su deuda contraída con los financieros que lo habían sacado de apuros. La nueva compañía naviera comenzó a trabajar, y siguieron llegando americanos. Según todas las apariencias, el régimen filibustero estaba ya firmemente enraizado, pero en realidad de verdad había cavado a sus pies una fosa más profunda que el averno. ●AAA

⁴¹ Los comisionados habían representado la farsa de emplazar a los agentes de la compañía.

⁴² Wheeler a Marcy, 2 de agosto de 1855, Manuscritos del Departamento de Estado, Oficina de Índices y Archivos, Despachos, Nicaragua, II.

⁴³ Los privilegios que por decreto se habían concedido en febrero a Randolph y sus asociadas, Morgan y Randolph se los ofrecieron vender en junio a Vanderbilt, pero el financiero declaró que su deber era proteger a los accionistas de la compañía, por lo que rehusó la oferta. A poco de eso Morgan y Garrison compraron su parte de Randolph, y luego en agosto, según queda dicho, adquirieron los bienes y la concesión. Tomado del libro de recortes del Mayor J. P. Weiss, actualmente la posesión de Mr. Robert Lusk, de Nashville, Tennessee, y el *Herald*, de Nueva York, 7 de septiembre de 1856.