

## 8. El pulpo del Tránsito

CORNELIUS VANDERBILT (1794-1877), el llamado "Comodoro", fundador de la famosa dinastía de su familia, es el prototipo del millonario norteamericano hecho por sí solo. El Comodoro hace su fortuna en las líneas de vapores y ferrocarriles, en un mundo de estafadores. Según él mismo atestigua, "en el negocio de los vapores, las estafas son horrendas. Si el capitán del barco es vivo, él me estafa a mí, y si es dundo, los suplidores lo estafan a él, por lo que de todos modos hay estafa y yo salgo perdiendo".<sup>136</sup> Y Cornelius, rey de los capitalistas norteamericanos del siglo XIX, sabe muy bien cómo defenderse en ese mundo de estafadores. Poco antes de iniciar el proyecto del Canal de Nicaragua en 1849, tras décadas de continuas labores en el vecindario del puerto de Nueva York, su capital asciende a \$1.200.000; de ahí en adelante, defraudando a Nicaragua y manipulando las acciones de la Compañía del Canal y la Compañía Accesoría del Tránsito en Wall Street, en cuatro escasos años lo multiplica por diez, a \$11.000.000 en 1853. Y lo hace con una inversión inicial mínima en el proyecto del Canal. Según narra el *New York Herald* en 1850, hasta el día en que los emisarios de la compañía viajan a Londres:

... no se ha hecho nada relacionado con el gran canal. Nadie ha comprado acciones —no se han abierto los libros— no se ha suscrito ni pagado un solo centavo ... El proyecto era sólo un experimento, iniciado principalmente por unos cuantos abogados de Wall Street con el propósito de conseguir una concesión para luego venderla a buen precio. Es verdad que obtuvieron una especie de semi-apoyo de parte de uno o dos capitalistas, pero éstos tuvieron

buen cuidado de no comprometerse mientras no vieran que iba a haber ganancias. Con costo lograron reunir unos pocos centenares de dólares para enviar un agente a Nicaragua, y fue de agente uno de los susodichos abogados.<sup>137</sup>

Vanderbilt y sus socios recuperan con creces todo lo invertido en cuanto se inaugura con éxito la ruta del Tránsito de Nicaragua en agosto de 1851. Para diciembre de 1852, los vapores lacustres y fluviales en treinta viajes de ida y vuelta han transportado 19.000 pasajeros a través de Nicaragua a \$35 por cabeza, más \$5 cada uno por el equipaje y otros \$5 por la mula en el trayecto terrestre, más un millón de libras de carga a quince centavos la libra, más un millón de dólares del oro de las minas californianas a medio centavo por dólar, más los cobros a los pasajeros y carga locales. Restando \$20.000 mensuales en gastos, la ganancia neta del tránsito por Nicaragua al terminar 1852 supera el medio millón de dólares.

Las ganancias personales de Vanderbilt son mucho mayores, varios millones de dólares, pues es el dueño de los vapores marítimos que en el Atlántico y el Pacífico transportan los 19.000 pasajeros cobrando tarifas que van hasta \$300 por primera, \$270 por segunda y \$200 por tercera. A comienzos de 1853, el Comodoro le confía a un amigo que su capital "está mejor invertido que cualesquiera otros \$11.000.000 en los Estados Unidos. Produce el veinticinco por ciento".<sup>138</sup>

Vanderbilt y sus socios aprovechan el éxito inicial de la empresa para sacar enormes ganancias manipulando la compraventa de las acciones en Wall Street. Aparentando estar a punto de construir el canal, emiten y se reparten 192 acciones preferentes de los "Derechos" del Canal de Nicaragua", y las venden en la bolsa a precios que se inflan hasta alcanzar \$3.700 por acción antes de que explote la quimera a fines de 1852. Al mismo tiempo, emiten y se reparten 40.000 acciones de la "Compañía del Tránsito de Nicaragua", que en un dos por tres empujan con habilidad en la bolsa hasta cotizarse a \$50

la acción. En marzo y abril de 1852, en pocos días se deshacen de 15.000 acciones en Wall Street, "y se dice que Mr. Joseph L. White, el abogado de la compañía, se embolsó \$300.000 en esa subida".<sup>139</sup> Las grandes transacciones continúan durante el resto del año, sosteniendo al Tránsito de Nicaragua en la lista de los valores más activos de la bolsa neoyorquina, y haciéndolo el "capricho favorito" de los especuladores. El analista financiero del *New York Herald* observa que la Compañía del Tránsito de Nicaragua puede fabricar la cantidad de acciones que sea necesaria para suplir lo que desee Wall Street, y añade:

... si emiten en acciones un capital de cuatro millones de dólares, y sólo necesitan quinientos mil dólares para echar a andar a todo tren la ruta en el istmo, es obvio que alguien hará una inmensa fortuna con esa concesión o privilegio para navegar los lagos y ríos de Nicaragua.<sup>140</sup>

Con Vanderbilt y sus socios deshaciéndose de sus acciones, y nuevos dueños adquiriéndolas, pronto comienza la pugna entre los accionistas para el control de la compañía. Enseguida vienen las maniobras para deprimir el valor en la bolsa y recobrarlas a precios más bajos. Venden unos cuantos lotes de 50 acciones a precios muy inferiores de lo que cotiza la bolsa, haciéndola bajar, y luego por medio de otros agentes compran todas las que pueden sin causar reacción. Por otro lado, a los socios de Vanderbilt les disgusta sobremanera que las ganancias del tráfico marítimo sean sólo de él y exigen que la Compañía maneje toda la línea. La Junta Directiva aprueba un nuevo arreglo con el Comodoro el 29 de diciembre de 1852. Vanderbilt le vende a la Compañía del Tránsito siete vapores marítimos —el *Northern Light*, *Star of the West*, *Prometheus*, *Daniel Webster*, *Brother Jonathan*, *Pacific* y *S.S. Lewis*— por \$1.200.000 en efectivo y \$150.000 en bonos pagaderos en un año. El efectivo lo consiguen emitiendo 40.000 acciones adicionales que de inmediato venden en la bolsa a \$30 cada una, precio un

poco inferior a las cotizaciones del día. Como garantía de los bonos, Vanderbilt queda de agente de la línea, ¡y obliga a la Compañía a pagarle el 20% de las entradas brutas por sus servicios!

Entre el 1 de enero y el 27 de junio de 1853, los vapores de la Compañía del Tránsito de Nicaragua transportan 5.650 pasajeros a San Francisco y 4.272 californianos de regreso al Atlántico. Las entradas brutas suman millones, pero las ganancias le quedan casi todas al agente Vanderbilt: durante ese semestre, él le entrega a la Compañía sólo \$49.000. Con su capital ascendiendo vertiginosamente, el Comodoro zarpa de Nueva York el 20 de mayo en su yate de lujo *North Star*, en un viaje de placer a Europa. Los rivales aprovechan su ausencia y acaparan suficientes acciones para elegir una nueva Junta Directiva el 18 de julio. El nuevo presidente es Charles Morgan (después fundador de la línea de vapores que lleva su nombre), yanque de Connecticut que ya en 1853 tiene un capital de varios millones de dólares. Al asumir el control del Tránsito de Nicaragua, lo hace de común acuerdo con el abogado de la Compañía Joseph L. White y el agente en San Francisco Cornelius K. Garrison.

La nueva directiva de inmediato deja de pagarle el 20% a Vanderbilt. Cuando el Comodoro regresa de Europa el 23 de septiembre, y un empleado le comunica en detalle lo sucedido, explota, y entre palabrotas dicta una carta a Morgan y Garrison: "Señores: Ustedes tratan de estafarme. No los demandaré, porque la Justicia tarda mucho. Pero los quebraré".<sup>141</sup> Para quebrarlos, embarga al *Prometheus* y solicita a la Aduana que confisque todos los vapores de la Línea de Nicaragua, pero en los tribunales el Comodoro no le llega al tobillo a Joseph L. White y fracasa en ambos casos. Entonces, en febrero de 1854, Vanderbilt organiza una "Línea de Oposición Independiente" en la ruta de Panamá y reduce las tarifas de Nueva York a San Francisco drásticamente, a \$80 por pasaje de primera y \$35 el de tercera, dispuesto a quebrar a Morgan y sus socios. Falla de nuevo, en parte porque el viaje por Nicaragua tarda menos que por las otras rutas.

Las estadísticas portuarias de ese trimestre, muestran que la Compañía del Tránsito de Nicaragua transporta 9.586 pasajeros entre Nueva York y San Francisco, contra 9.134 pasajeros sumando todos los vapores de Panamá. En los libros de la Compañía del Tránsito de Nicaragua, los activos suben de \$2.265.355 en enero a \$2.847.250 en julio de 1854. Las entradas brutas del semestre suman \$860.000. Después de pagar todos los gastos y distribuir un dividendo del 3%, el 30 de junio quedan en el banco y caja \$140.000. Para el segundo semestre se espera un dividendo del 6%.

\* \* \*

SIN DUDA ALGUNA, el monopolio del Tránsito les produce millones de dólares a Vanderbilt y otros norteamericanos, pero a Nicaragua no le dan un centavo, aunque la Concesión del Canal y el Tránsito obliga a la Compañía a pagarle al Estado "un diez por ciento sacado de los productos netos, sin deducción alguna de interés". Dicho contrato también obliga a la Compañía "a hacer y presentarle al gobierno de Nicaragua la cuenta anual que manifieste las entradas y salidas" del negocio, y estipula que "en caso que alguna disputa ó controversia se suscitase entre el Estado y la Compañía, se resolverá remitiéndola a cinco comisionados", dos nombrados por cada una de las partes y el quinto electo "por los cuatro así nombrados".<sup>142</sup>

En consecuencia, cuando la Compañía ha estado ya operando por más de un año sin pagar su cuota al Estado ni presentarle cuenta alguna, en agosto de 1852 Nicaragua nombra dos comisionados "para que vayan a Nueva York a investigar la causa del incumplimiento y el estado del negocio del Tránsito".<sup>143</sup> Los comisionados son el Ministro de Nicaragua en Washington don José de Marcoleta y el vicecónsul inglés en León Mr. Thomas Manning (fuerte acreedor del Estado por préstamos que ha hecho). Al examinar los libros en Nueva York, Marcoleta y Manning se encuentran con que se distribuyó un dividendo de dos dólares por acción; y como el

dividendo implica que hay ganancias, estiman que la Compañía le debe a Nicaragua más de \$8.000. Piden ver el Balance o Estado de Cuentas, y después de evasivas y retrasos, les dan uno en el que aparecen gastos exorbitantes y cero ganancia. Marcoleta se lo enseña a la prensa, y el *New York Herald* lo analiza y comenta el 18 de noviembre:

... Quizás en los anales de la finanza no exista otro documento tan extraordinario como éste. De ser verdad, sólo muestra que la Compañía no sólo estaba hondamente involucrada, sino que a pesar de los cobros exorbitantes, el negocio arroja pérdidas. Pero en lo que concierne a Nicaragua, gran parte de los gastos son inadmisibles y absurdos. Por ejemplo, la desafortunada expedición de los señores Vanderbilt y White a Inglaterra, buscando convencer a los capitalistas ingleses a que invirtieran en una empresa totalmente distinta (la del canal), se la cargan al Tránsito, ¡cobrándole la módica suma de \$9.000! Ésta es sólo una muestra de una serie de débitos que nada tienen que ver con la Compañía del Tránsito y sus gastos, así como tampoco con el Ferrocarril Erie y sus cuentas ...

Entre los débitos aludidos, que la Compañía pretende contabilizar como gastos del Tránsito, está el valor de los vapores, el costo de construir lo que llaman el camino entre San Juan del Sur y La Virgen, el costo del estudio que alegan haber hecho del Canal, los gastos de los agentes que consiguieron las diversas concesiones de Nicaragua, etc., etc., y todo cobrado a precios fabulosamente extravagantes. Los peritos mercantiles y los comerciantes de esta ciudad que han visto el balance, unánimes concuerdan con la opinión de los comisionados, de que dichos débitos son incorrectos.<sup>144</sup>

El *Herald* publica íntegra la correspondencia cruzada entre Marcoleta y la Compañía. En resumen, White y sus socios tratan de desacreditar al Ministro "con imputaciones y calumnias vergonzosas", tras lo cual Marcoleta cierra la polémica con las siguientes observaciones:

Y ahora que el asunto ha tomado esta forma, sólo tengo que agregar que me propongo exponer por entero la naturaleza de las diferencias que existen entre el estado de Nicaragua y las Compañías del Canal y del Tránsito, y de cómo éstas han violado el contrato, como advertencia y justificación de las medidas que mi gobierno ha tomado, o tome en el futuro, para defender sus derechos y vindicar su honor. Mientras tanto, el público debe comprender que usarán de todos los medios buscando desacreditar e impedir el efecto de estas revelaciones; pero verá que los hechos son de tal índole, que desafían los sofismas de esos especuladores interesados y sin principios.<sup>145</sup>

En diciembre de 1852, Nicaragua contempla en serio revocar la concesión, pero el Departamento de Estado acude en auxilio de los especuladores sin principios y demanda la destitución del Ministro Marcoleta. El pretexto que da es el incidente de la Convención Crampton-Webster del 30 de abril, pero el momento que escoje Washington para pedir la destitución del Ministro es el oportuno para Joseph L. White y la Compañía del Tránsito. Ésta es una muestra más de la política bien conocida de la Administración Fillmore, que ya vimos antes, y que un nica, corresponsal en Granada del *New York Herald*, denuncia con claridad:

La política de la administración actual de los Estados Unidos parece ser la de repartirle nuestro territorio a nuestros vecinos y la Compañía del Canal, creyendo sin duda que somos incompetentes para manejar nuestros asuntos e indignos de ser consultados en la disposición de nuestras pertenencias.<sup>146</sup>

La Compañía enseguida manda a Nicaragua un agente especial, J. W. Edmonds, a demandar la sustitución del comisionado Marcoleta, mientras el Secretario de Estado Edward Everett le informa al Ministro de Nicaragua en Washington que de ahí en adelante el gobierno norteamericano no aceptará ninguna comunicación suya. En Managua, el Ministro Kerr admite con candidez que "la conducta de Mr. White parece andar algo desviada", pero a

pesar de ello, en esa coyuntura Kerr continúa sumiso apoyando de lleno a los especuladores para impedir que Nicaragua revoque la concesión, protegiendo así "los derechos y privilegios de la Compañía del Canal" conforme le ordena hacerlo el Departamento de Estado.<sup>147</sup> Y para ponerle un garrote en la mano a Kerr, la Compañía pide y recibe el apoyo de la Marina de Guerra. Washington ordena que los barcos de la flota visiten los puertos nicaragüenses para proteger los intereses de la Compañía del Tránsito, ya que "la simple presencia de un barco es a menudo suficiente para dar amplia protección". La corbeta *Portsmouth* se presenta en El Realejo y San Juan del Sur a principios de febrero de 1853, pero tal "influencia moral del pabellón nacional" esa vez llega tarde para ayudarle a Mr. Edmonds: el 26 de enero, el gobierno de Nicaragua rechaza con firmeza su petición de sustituir al comisionado Marcoleta.

Regresando de inmediato a Estados Unidos, Edmonds le escribe al comodoro John Thomas Newton, comandante de la escuadra del Caribe en su barco insignia *Columbia*, en Pensacola. Esa carta singular, fechada en Mobile el 7 de marzo de 1853, muestra los tentáculos del pulpo del Tránsito en el acto mismo de halar las cuerdas de la diplomacia de las cañoneras. Edmonds quiere cañoneras "lo antes posible", porque "la Legislatura de Nicaragua sesionará en marzo, abril y mayo, y me temo que violen el contrato, que como ya mencioné lo harán a menos que lo prevengan los medios que he sugerido". Una cañonera en San Juan del Norte protegería también las instalaciones portuarias del Tránsito, pues los vecinos de Greytown "han amenazado derribar y demoler las edificaciones de nuestra Compañía".<sup>148</sup> En su respuesta inmediata, el comodoro Newton le asegura a Mr. Edmonds que hará todo lo que pueda para complacer sus deseos. De hecho, la corbeta *Cyane* del comandante George N. Hollins, va ya en camino a Greytown, "donde, claro está, defenderá los intereses de nuestros ciudadanos y cuidará de que nadie viole sus derechos".<sup>149</sup>

La *Cyane* llega a San Juan del Norte a última hora, cuando las

autoridades del pueblo (norteamericanos todos), con dos carpinteros, serrucho y hacha en mano, comienzan a derribar y demoler las edificaciones de la Compañía del Tránsito. Cuarenta marineros de la *Cyane*, armados hasta los dientes, los detienen. Cuando los despachos del capitán Hollins llegan a Washington, en abril, Joseph L. White sostiene una larga entrevista con el Presidente Pierce. El Ministro inglés en Washington le envía órdenes urgentes a la flota británica, y el vapor de guerra de Su Majestad *Geyser* luego releva a la *Cyane* en Greytown, con órdenes de proteger de los vecinos del pueblo a los empleados y las instalaciones de la Compañía del Tránsito.

Durante la estadía de la *Cyane* en San Juan del Norte, el capitán Clark, el cirujano George Peck y el contador Charles C. Upham, viajan al interior del país para que las autoridades en Managua se den cuenta de la presencia de la corbeta en el puerto. En la opinión de Mr. Edmonds, la visita de los oficiales a la sede del gobierno es "absolutamente necesaria para que surta efecto la protección que nuestra Marina tiene en mente".<sup>150</sup> El momento es oportuno, precisamente cuando Don Fruto Chamorro toma posesión como Supremo Director de Nicaragua en los comienzos de la administración del Presidente Pierce en Washington. El ministro Kerr se va del país, molesto con el gobierno de Nicaragua que rehusa reemplazar a Marcoleta. La advertencia de Kerr al partir, en su carta de despedida del 6 de abril de 1853 al Ministro de Relaciones Exteriores Jesús de la Rocha, transmite un mensaje clarísimo acerca de los "derechos y bienes" de la Compañía del Tránsito que se ven entonces amenazados:

... El suscrito se abstiene de llamarles la atención al Honorable Señor Rocha y al gobierno de Nicaragua acerca de muchos asuntos importantes concernientes a los derechos y bienes personales de sus compatriotas aquí. Éstos los deja bajo la tutela paternal del gobierno de los Estados Unidos, siempre presto a proteger y salvaguardar las empresas de los ciudadanos Americanos en todas partes.<sup>151</sup>

Las negras siluetas del *Portsmouth* y la *Cyane* en puertos nicaragüenses, refuerzan la grave amenaza implícita en la advertencia de Kerr. Las autoridades en Managua leen correctamente el mensaje y, prudentes, desisten de cancelar la concesión del Tránsito. De ahí en adelante, el pulpo del monopolio puede sentirse seguro y continuar gozando "sus derechos" sin preocuparse por cumplir con las obligaciones del contrato. Y las inmensas fortunas siguen llenando las arcas de los Vanderbilt, White, Morgan y Garrison, que siguen usufructando "esa concesión o privilegio para navegar los lagos y ríos de Nicaragua", sin pagarle un centavo al dueño del inmueble menospreciándolo al grado de no tomarlo siquiera en cuenta ni pedirle su opinión.

