

17. Galería de los pillos del Tránsito

EN SU MISIÓN DIPLOMÁTICA a Washington, Jerez también tiene que atender los asuntos del Tránsito en Nueva York. Tanto la concesión costarricense Webster-Harris a Morgan & Garrison, como la nicaragüense Irisarri-Stebbins a White, han caducado por incumplimiento. Durante agotadores meses sin respiro, "los operadores neoyorquinos del negocio del tránsito —el comodoro Vanderbilt, el comodoro Morgan, el comodoro Garrison, el comodoro Webster, el comodoro Harris, el comodoro White, el comodoro Allen y todos los demás comodoros" han estado "intrigando y riñendo unos con otros".²⁶⁵ Los pendencieros "comodoros" sacan a relucir a los bribones más prominentes en la galería de pillos del Tránsito, descollando como siempre los notorios timadores Parker H. French y W. R. C. Webster, expertos en el pillaje centroamericano. Dos facciones principales emergen. Arriba, la del comodoro Cornelius Vanderbilt, "el «buitre» de la Compañía Accesora del Tránsito, como se le llama cariñosamente".²⁶⁶ La otra, aparentemente perdedora, jefada por Joseph L. White, "Jack Falstaff White, el Alegre Sileno del Tránsito, montado en la burra muerta de la Concesión Canalera".²⁶⁷

La concesión Webster-Harris caduca en septiembre de 1857 porque Morgan & Garrison no le pagan al Presidente Mora los \$250.000 que han prometido. Entonces unen fuerzas con White y "urden un plan" para apoderarse del Tránsito por medio de la concesión Irisarri-Stebbins.²⁶⁸ La Compañía Canalera de White adquiere varios vapores de Garrison & Morgan al crédito, "pagaderos en bonos a plazos".²⁶⁹ En noviembre, Garrison anuncia la pronta apertura de la nueva línea de Nicaragua, y los agiotistas de

Wall Street sacan a la venta con grandes ganancias algunas acciones de la Compañía Canalera de White, adquiridas por centavos pero cuyo valor a la par ellos proclaman ser de \$10.400 cada una.

Actuando como agente de Garrison & Morgan, el capitán George F. Cauty le pide entonces al Presidente Mora que les alquile temporalmente los vapores lacustres y fluviales, comprometiéndose a pagar lo que deben conforme el contrato Webster-Harris una vez que desaparezca la crisis que existe en el mercado de valores. Charles J. Macdonald, otro agente de Garrison & Morgan, va con Walker en el *Fashion* y se posesiona de los vapores que capturó Anderson, pero los pierde de inmediato cuando el comodoro Paulding captura a los filibusteros. En noviembre de 1857, se sabe en Costa Rica que "en caso tenga éxito Walker, ... Garrison & Morgan le enviarán un vapor a San Juan del Norte", y es "absolutamente seguro que ellos están en contubernio con los filibusteros".²⁷⁰ Los magnates del Tránsito le dan al exministro filibustero Parker H. French el contrato para aprovisionar de leña los vapores, y French "anda dando banquetes de champaña en Nueva York, celebrándolo".²⁷¹ French lo aprovecha para organizar "un nuevo proyecto filibustero", supuestamente aparte del de Walker, "preparado bajo el auspicio de Garrison y Morgan":

Para encubrir más eficazmente el plan, Morgan & Garrison le dieron a French un contrato para suplir de leña a los vapores lacustres y fluviales, en lo cual hay que emplear gran número de trabajadores; esos hombres tomarían posesión del Istmo; y como los Estados Unidos no pueden impedir que los contratistas envíen leñadores de Nueva Orleans, los señores Garrison y Morgan pensaron que de ese modo podrían introducir suficiente gente para hacerse soberanos de facto de Nicaragua y Costa Rica —pues dichos señores prefieren gastar su dinero en esa forma en vez de la forma legal usual, haciendo préstamos y pagando los derechos del tránsito.²⁷²

En consecuencia, el Presidente Mora rehusa alquilarle los vapores lacustres y fluviales al agente Cauty, y el consorcio Stebbins-White-Garrison-Morgan no logra abrir la ruta el 26 de enero de 1858, como lo exige el contrato de Stebbins. La Compañía le echa la culpa del atraso a la incursión imprevista de los filibusteros del *Fashion* en el río, y por medio de Irisarri consigue que Nicaragua prorrogue el término hasta el 15 de junio. Pero, cuando en esa fecha la Compañía no tiene un solo vapor en el lago o el río, ni da muestras de aprestarse a iniciar las operaciones, el gobierno de Nicaragua se niega a conceder otra prórroga y anula la concesión Irisarri-Stebbins. Para entonces, el temible rival de White —el comodoro Vanderbilt— está en la palestra. La abrogación del contrato Webster-Harris por Costa Rica, dejó a W. R. C. Webster con las manos vacías, y sin pensarlo dos veces le ofrece sus servicios al Comodoro, quien tampoco vacila en contratarlo y equiparlo. El 5 de noviembre de 1857, Webster sale de Nueva York en el *Northern Light* para Aspinwall, acompañado del yerno de Vanderbilt, Daniel B. Allen. Van rumbo a Costa Rica y Nicaragua; la prensa reseña su partida, y su arribo en San José y Managua:

San José, 1 de diciembre de 1857.

El incidente más importante ... es el arribo en esta ciudad de Mr. W. R. C. Webster, acompañado del yerno del comodoro Vanderbilt, Mr. D. B. Allen.

Webster ... recibió la más cordial y amistosa bienvenida de parte de nuestro excelente Presidente, y todos los días pasa horas encerrado con él. ...

He sabido de fuente oficial fidedigna que Webster ha logrado lo que quería en cuanto a Costa Rica se refiere, ... Se rumora que Webster y Allen salen inmediatamente para Nicaragua.²⁷³

Granada, Nicaragua, 2 de enero de 1858.

Los varios Richmonds²⁷⁴ en las negociaciones de la ruta del Tránsito se han congregado en Managua. La contienda ahí se vuelve cada vez más fogosa y fuerte. Los señores D. B. Allen y W. R. C. Webster han estado

trabajando con ahínco en nombre del comodoro Vanderbilt desde hace tres semanas. El obstáculo que encuentran es la concesión dada a H. G. Stebbins; pero como el grupo de Vanderbilt tiene al país entero a su favor, del Presidente Martínez para abajo, es más que probable que el Comodoro sea al fin de cuentas el caballo ganador.

Todos sabemos que los señores Stebbins y White no representan capital; y como al *maestro* White lo odian apasionadamente en Nicaragua, me inclino a creer que Webster y Allen volcarán la carreta de Stebbins y White.²⁷⁵

La concesión a Stebbins estipula que mientras esté vigente, Nicaragua no podrá contratar con ninguna otra persona o empresa. Martínez rechaza la propuesta de Vanderbilt; Allen se regresa a Nueva York con las manos vacías; Webster se va a San José. El 12 de febrero, Costa Rica *le vende*, al crédito, los vapores lacustres y fluviales a Vanderbilt y su otro yerno Horace F. Clark. Webster (es decir, Vanderbilt) se compromete a pagar \$90.000, de los cuales Costa Rica se obliga a devolverle \$30.000 (para él personalmente, como comisión) "en atención a los servicios que Mr. Webster le ha brindado a la causa centroamericana contra los filibusteros".²⁷⁶ Volviendo rápido a Granada, el 24 de febrero Webster se posesiona del *San Carlos* "en nombre del Comodoro que dice «no conocer la derrota»".²⁷⁷ El 25, Webster le comunica *la compra* de los vapores al gobierno de Nicaragua, pues el contrato firmado en San José estipula que el consentimiento de Nicaragua se necesita para finalizar la venta. Martínez, cauto y prudente, pide tiempo para pensarlo. En una tempestad con ventarrón del norte, el 27 en la noche, el *San Carlos* encalla en la costa en Las Lajas, cerca de La Virgen, y es "una pérdida total".²⁷⁸

El vapor no es "una pérdida total" para Webster. Siempre fértil en recursos, el 2 de marzo presenta una "solemnísima protesta" ante el ministro Lamar porque Nicaragua *no aprobó* la venta de los vapores, y alega estar "eximido legal y totalmente ... de todas y cada una de las obligaciones de

cualquier índole o clase estipuladas en dicho contrato".²⁷⁹ El 8, Webster obtiene de Nicaragua, para Vanderbilt & Clark, una concesión de Tránsito condicional, sujeta al caso de que la Compañía Canalera de Stebbins y White no cumpla con su obligación de abrir la ruta. Enseguida reanuda las negociaciones con el coronel George F. Cauty, representante de Costa Rica. El 31 de marzo, Webster y Cauty suscriben una enmienda al contrato de venta de los vapores, en la que Costa Rica acepta deducir \$22.500 por el naufragio del *San Carlos*. Luego va a San Juan del Norte, donde con cinco ayudantes trata de apoderarse de los vapores fluviales que cuida Joseph N. Scott, pero el viejo agente del Tránsito no está dispuesto a entregar los bienes de la Compañía mientras alguien no le pague lo que le deben por sus servicios.²⁸⁰ El Presidente Mora aprueba la enmienda Cauty-Webster a la venta de los vapores el 30 de abril, en Rivas, y Webster ahí firma cuatro pagarés que suman \$32.100, que Vanderbilt deberá cancelar el 15 de julio.²⁸¹

Entretanto, por medio de un agente en Nueva York —el doctor James D. Whelpley—, Webster le vende a Joseph L. White los vapores lacustres y fluviales que está comprando en Costa Rica para Vanderbilt. Es sólo una "venta en el papel", que Webster hace para sacarle ganancia a los vapores "en caso que Mr. Vanderbilt no los quiera comprar (lo cual dicho caballero tenía sus propias buenas razones para no hacerlo)".²⁸² Las razones por las que en esos días el "caballero" Vanderbilt no desea comprar los vapores son obvias: los piensa adquirir de balde. El 5 de marzo envía de Nueva York un "agente especial" a Nicaragua, William L. Miller, con autorización escrita para que se apodere de los bienes de la Compañía del Tránsito. El 17 de marzo, Miller llega a San Juan del Norte, antes que Webster, y toma el *Ogden* y el *Morgan*, pero Scott lo saca y los recupera el 18. Miller se va a Aspinwall y el 27 regresa en el vapor correo inglés; el 1 de abril toma por segunda vez los vapores, con la ayuda de dos compañeros armados; Scott lo expulsa de nuevo, con la ayuda de sus amigos.²⁸³

El 6 de mayo de 1858, Webster registra en Managua la razón social

de Cornelius Vanderbilt y su yerno Horace Clark.²⁸⁴ Certificado de Registro y Contrato Condicional en mano, se va a Granada en mula, cruza el lago en *La Virgen*, llega a San Juan del Norte en un bongo, a Aspinwall en el vapor correo inglés, y el 29 de mayo arriba a Nueva York en el *Moses Taylor*. Tras el reciente fracaso de Miller, Vanderbilt se alborozaba al ver a Webster y sus documentos. El 1 de junio van juntos a Washington, "a hacer algunos arreglos con el gobierno". Webster les cuenta a los periodistas que él compró los vapores del Tránsito para Vanderbilt y va en busca de que el gobierno "le proteja sus derechos".²⁸⁵ El gran pillo inmediatamente rescinde el contrato con White, quien anda también en Washington, "urgéndole al general Cass otro gran bombardeo naval de San Juan del Norte, pero el Secretario de Estado no está dispuesto a escucharle". Entonces White trata de inducir a Vanderbilt a que se una a la Compañía Canalera, pero el viejo zorro y Comodoro no quiere ni siquiera pensarlo, pues "desea saber quién sufrirá el golpe de los dos millones de dólares de acciones condicionales que han emitido".²⁸⁶

* * *

VANDERBILT MANDA A WEBSTER Y ALLEN de vuelta a Nicaragua. Como no hay servicio de vapores a San Juan, el 17 de junio zarpan de Nueva York en el *Philadelphia* hacia la Habana. Llevan pesados bultos en el equipaje, que se dice contienen "cien mil dólares en monedas de oro para el Presidente de Nicaragua. En cuanto zarparon, Vanderbilt envió un telegrama a un amigo en Nueva Orleans, y éste envió un vapor expreso, el *Granada*, a la Habana, para de ahí llevar al yerno y a Webster a San Juan".²⁸⁷ El campo de Vanderbilt luego le da a la prensa su propia versión de la Concesión que Webster ha conseguido en Nicaragua para el Comodoro:

Vanderbilt ... ha logrado obtener privilegios de un carácter extraordinario. Lo

estipulado en la Concesión le da posesión completa de todos los vapores en el río, todos los muelles, embarcaderos, edificaciones, caminos y todos los demás bienes de la línea del Tránsito, por sólo \$32.000. También le asigna los 185.000 acres de terrenos en hacienda libre de condición, antes incluidos en la concesión de la Compañía Canalera, junto con todos los derechos y privilegios otorgados a dicha empresa, y otros aún más importantes. Todo ello se traspasa a Vanderbilt por cincuenta años, con la posibilidad de perpetuidad, y lo único que paga por tan inmensos bienes, que cuando opera la empresa producen ingresos de \$1.500.000 anuales, es cabalmente \$32.000, un impuesto de \$1,50 por pasajero, y un préstamo a Nicaragua de \$100.000, que ya se envió, sobre el cual él recibe 7% de interés, y que se amortizará en cuotas de 7% anuales. Además, él tiene garantizado dicho préstamo —los intereses y las amortizaciones— con una hipoteca del impuesto antes mencionado; es decir, que él se pagará a sí mismo los intereses y las amortizaciones. El pequeño impuesto de \$1,50 por pasajero es en realidad el único pasivo importante.²⁸⁸

Eso es propaganda. Un infundio a lo Wall Street.

\$32.000 es precisamente lo que suman los pagarés que Vanderbilt le debe pagar a Costa Rica el 15 de julio, como prima por los vapores. Los \$100.000 de préstamo —tres costales llenos de monedas de oro— son un soborno transparente para que Martínez le conceda a Vanderbilt lo que desea. El ministro Irisarri al momento niega que Nicaragua haya otorgado tal concesión. Hasta el último despacho que ha recibido de Managua, fechado el 30 de mayo, no se le ha informado "que se haya hecho tal contrato con Mr. Vanderbilt ni con ninguna otra persona".²⁸⁹

El *Granada* llega a San Juan del Norte el 28 de junio con sólo tres pasajeros: Allen, Webster y el contratista de mulas del Tránsito Henry Gottel, sirviendo de intérprete. Además de los \$100.000 en monedas de oro norteamericanas, que se dice van en tres pesados costales, llevan también "una costosa montura, valorada en \$100, de regalo a Martínez, y varios elegantes estuches de tocador para distribuirlos entre los miembros del gabinete, con

valor de \$50 cada uno, como soborno".²⁹⁰ El 30 de junio, los tres pasajeros y el equipaje suben por el río en el *Morgan*; varios días después llegan a Granada en *La Virgen*. Prosiguen a Managua, donde le informan al Presidente Martínez que Vanderbilt ha modificado el Contrato Condicional firmado con Webster en marzo. Le muestran al Presidente el nuevo contrato que desea el Comodoro. Allen en privado le ofrece a Martínez \$50.000 de soborno por su firma, pero bajo la condición de que el contrato "lo debe suscribir sin alterarlo, ya que Mr. Vanderbilt no acepta ninguna modificación".²⁹¹ Martínez no concede lo que desea Vanderbilt. Rechaza y repudia todo soborno. Ni la costosa montura, ni los elegantes estuches de tocador, ni los \$50.000 ni los \$100.000 de soborno lo hacen ceder.

Los agentes de Vanderbilt se regresan al río con sus pesados costales de monedas de oro, acompañados de los generales Martínez y Jerez y un destacamento de tropa. El 12 de julio, en el Castillo, Martínez y Allen firman un contrato estipulando que los vapores lacustres y fluviales "queden por ahora retenidos en cuanto al uso y posesion, por el Gobierno de esta República, siendo tambien de cuenta de ella todos los gastos conducentes al mismo uso, mientras existan los actuales amagos de agresion filibustera". El vencimiento de los pagarés firmados por Webster a favor de Costa Rica se difiere hasta que Nicaragua le entregue los vapores a Vanderbilt cuando ya no los necesite. Si Nicaragua y Vanderbilt se ponen de acuerdo y firman en el futuro el contrato de tránsito, Vanderbilt compraría los vapores; pero "si llegase el caso de que no se logre arreglar la negociacion que se ha iniciado sobre el privilegio para el tránsito, quedan convenidos el General Presidente y el Sr. Allen, como representante del Sr. Vanderbilt, en que en efecto se considere rescindida dicha compra".²⁹²

Martínez se queda en el Castillo, aprestando las defensas del río contra la nueva incursión filibustera de William Walker que se anuncia. Allen, Webster, Gattel, Jerez, su secretario Jerónimo Pérez (el memorialista nicaragüense de la guerra contra Walker), Juan Inbarren (el bardo

nicaragüense de esa misma guerra) y James Thomas (mensajero con los despachos del ministro Lamar para Washington), siguen en el *Morgan* hacia San Juan, a embarcarse en el *Granada* para Nueva York.

Cuando el *Granada* llega a Nueva York, el 29 de julio, el pasajero Máximo Jerez sale en primera plana en los diarios.²⁹³ Algunos periódicos opinan que el nuevo enviado nicaragüense no será recibido por el gobierno, debido a la declaración del Presidente Martínez anexa al contrato de Belly y a la hábil jugada política con que frustró el tratado Cass-Irisarri.

