

## 20. La Conexión de Wall Street

CONCOMITANTE CON la salvaje guerra civil en Nicaragua, los magnates de la Compañía del Tránsito se enfrascan en Nueva York en una lucha incruenta por el control de la empresa. A comienzos de 1854, Vanderbilt inaugura una "Línea Independiente de Oposición" de vapores a California vía Panamá, decidido a quebrar a la del Tránsito de Nicaragua en manos de Morgan y Garrison. Sin embargo, la menor distancia y la travesía más rápida vía Nicaragua, le dan a ésta una ventaja que Vanderbilt no logra contrarrestar. Lo barato de sus aprestos le ayuda también a la de Nicaragua a bajar los precios, y le permite resistir la fuerte competencia de Panamá. Vanderbilt se ve forzado a cambiar de táctica a mediados del verano. En agosto le compra a su socio Mr. Mills el *Uncle Sam* y el *Yankee Blade*, lo que lo convierte en el único dueño de la Línea de Oposición. Enseguida se los vende a mucho mayor precio a sus competidores, quienes felices dejan que él haga una buena ganancia con tal de facilitarle su retirada del negocio. La Compañía de la Mala del Pacífico, de Panamá, adquiere el *Uncle Sam* y el *North Star*, y la del Tránsito de Nicaragua el *Yankee Blade*. En pago parcial por este último, Vanderbilt recibe 5.000 acciones del Tránsito nica, las que suma en sigilo a otras 15.000 que compra a precio de huate mojado antes de que se anuncie la transacción y las acciones de Nicaragua suban de precio en el mercado.

Al retirarse Vanderbilt de la competencia, la compañía de Nicaragua y la de Panamá firman un acuerdo subiendo apreciablemente las tarifas, y a finales de octubre inician un nuevo itinerario, por el que los vapores de ambas líneas viajan en semanas alternas. Al cerrar 1854, las finanzas del Tránsito de Nicaragua lucen excelentes. Durante el año, tras pagar los gastos,

ha tenido utilidades netas de un millón de dólares, y se esperan ganancias mucho mayores en el futuro. En su último viaje del año, el 20 de diciembre de 1854 el *Uncle Sam* llega a San Francisco con 500 pasajeros. No obstante, bajo la administración de Charles Morgan no se distribuyen dividendos, y las acciones se hundieron en Wall Street sentando un nuevo récord al bajar a \$13 el 31 de diciembre. Las maquinaciones encubiertas de los Vanderbilt y Morgan son las causantes de la caída, conforme explica el *New York Herald*:

MERCADO MONETARIO—En la calle no entienden la baja de Nicaragua. Hay algo misterioso en ello. ... Esas fluctuaciones grandes y bruscas se producen fácilmente entre ciertos corredores de bolsa en Wall street. ... El juego de hoy lo efectuaron un fuerte bolsista bajista y algunos colaboradores secretos. Hicieron las transacciones a precios convenidos de antemano; les vendieron las acciones a los compradores y de inmediato se las transfirieron de nuevo a los vendedores. En igual forma podrían haberlas fijado con la misma facilidad a 10, en vez de a 13 ó 14.<sup>323</sup>

Aunque alrededor de 40.000 acciones del Tránsito de Nicaragua cambian de mano cada mes en Wall Street durante ese otoño e invierno, Vanderbilt no logra adquirir las suficientes para desplazar a Morgan como accionista mayoritario. En consecuencia, el Comodoro ensaya una nueva estratagema. El 10 de marzo de 1855, le traspasa 100 acciones a su yerno Daniel B. Allen para que éste, en su calidad de accionista, entable una demanda judicial contra el Presidente, la Junta Directiva y los agentes de la Compañía Accesoría del Tránsito de Nicaragua. La demanda es un legajo de terrible longitud, que, obviamente, tardaron muchas semanas en preparar. En él, Allen alega que los agentes, empleados y directores han estado defraudando y robándole dinero a la compañía; que en forma ilegal emitieron 40.000 acciones en 1852 para comprarle la línea de vapores a Vanderbilt; que Morgan y Garrison son incompetentes para actuar de agentes, debido a sus

intereses encontrados y falta de integridad; que ambos reciben salarios exorbitantes de \$100.000 y \$60.000 anuales, respectivamente, y comisiones injustificables; que a Joseph I. White le han pagado unos \$10.000 anuales por servicios totalmente imaginarios, etc. El *Herald* comenta:

... Nadie puede dudar que todo el asunto se bará humo; y en el ínterin veremos que las acciones subirán en la bolsa. Son cosas demasiado transparentes para que llamen mucho la atención, y los únicos que sacarán provecho son los tribunales de justicia y los abogados.<sup>324</sup>

Las acciones bajan temporalmente en la bolsa, más de 3.500 se venden en un día, y el 5 de abril alguien compra al contado un lote de 1.600, pero Vanderbilt fracasa de nuevo y no logra convertirse en accionista mayoritario. Mientras frustra esa tentativa del Comodoro para quitarle el control, Morgan rescinde el acuerdo con la Compañía de la Mala del Pacífico que le ha resultado desventajoso. Las tarifas altas disminuyen el volumen del negocio, y al iniciar operaciones el ferrocarril de Panamá, en febrero de 1855, deja a Nicaragua con un pedazo menor de un pastel más pequeño. En marzo Morgan baja las tarifas a la mitad, y en junio arrecia la competencia al programar las salidas de los vapores en las mismas fechas de su rival. El *Herald* señala que la reducción de las tarifas le dará un gran ímpetu al negocio del transporte y será ventajoso a la línea de Nicaragua, porque "sus costos son mucho menores que los de la otra, y hará dinero mientras la otra no podrá sufragar los gastos".<sup>325</sup> Panamá busca un nuevo arreglo, pero Morgan no tiene prisa. Sus barcos viajan de nuevo llenos, más que nunca antes: el 26 de mayo, el *Sierra Nevada* llega a San Francisco con 847 pasajeros.

En julio, aunque sigue haciendo un gran negocio y acumulando utilidades, Morgan no presenta ningún informe ni distribuye dividendo a los accionistas. A pesar de tales irregularidades, un brusco aumento en la demanda produce un alza de las acciones del Tránsito de Nicaragua en Wall

Street durante el verano cuando los inversionistas del Ferrocarril de Panamá y de la Compañía de Vapores de la Mala del Pacífico compran también acciones del Tránsito de Nicaragua, en vanos esfuerzos por ganar el control de las tres compañías. En julio y agosto, la columna del Mercado Monetario en el *Herald* revela diversas manipulaciones y maniobras con las acciones del Tránsito de Nicaragua en Wall Street. Las ventas aumentan de 8.375 en mayo a 31.550 en julio, a 31.605 en agosto y a 35.465 en septiembre; el valor que comienza en \$15.50, sube a \$20.75 por acción, para ganancia de Morgan, White y demás directivos que controlan las transacciones tras bastidores. Cuando en septiembre se anuncia otro arreglo entre las empresas rivales, el *Herald* advierte que "La Compañía de Nicaragua es una empresa muy rentable para sus directores, agentes y empleados en general, pero los accionistas tienen muy poca probabilidad de recibir dividendos".<sup>326</sup>

De ahí en adelante, el Tránsito de Nicaragua se mueve poco en la bolsa. El 10 de octubre de 1855 se firma en Nueva York un nuevo convenio entre las empresas rivales, fijando las tarifas y los servicios, y combinando las entradas de ambas líneas arriba de cierto número de pasajeros para dividirlo por igual tras deducir los gastos adicionales. Firmado el acuerdo, Morgan convoca una junta general de accionistas para el 15 de octubre, pero antes de abrir la sesión renuncia a la presidencia, eludiendo así contestar preguntas desagradables acerca de su conducta de la empresa. La víspera de la asamblea, el *Northern Light* arriba en Nueva York con noticias de Nicaragua hasta el 5 de octubre, las que muestran a Walker en control completo del camino del tránsito en el istmo de Rivas. El nuevo presidente, Thomas Lord, en su discurso a los accionistas les habla de un futuro brillante para la compañía. Un empleado recién llegado de Nicaragua, les explica que la Compañía considera imperativo el oponerse a Kinney, cuya tropa se reduce a sólo cinco individuos, y que la Compañía desea convencer al gobierno de Nicaragua que ella no patrocina ni le ayuda a empresa filibustera alguna. Enseguida, según el *Herald*:

Se leyeron cartas del coronel Walker y de J. N. Scott, confirmando lo antes dicho. Refiriéndose a Kinney, el coronel Walker afirma que "ya corrió su carrera". El agente de la Compañía agrega que en todas las oportunidades el coronel Walker ha expresado su deseo y manifestado su disposición de servirle a la Compañía en toda forma que pueda, habiendo a menudo proporcionado una escolta para la recua especial que en el camino del Tránsito transporta el oro proveniente de California. En conjunto, el estado de cosas en Nicaragua es favorable a los intereses de la Compañía, y necesariamente debe continuar así, sea cual fuere el partido político que sostenga las riendas del gobierno en esa nación.<sup>327</sup>

El Secretario, Mr. Lea, enseguida lee un resumen del balance financiero de la Compañía: Pasivo, \$259.854; Activo, \$2.749.684, incluyendo más de \$300.000 en efectivo. Mas es sospechoso que los Ingresos y Egresos continúan en secreto, lo cual se siente al instante en Wall Street, donde las acciones del Tránsito de Nicaragua bajan de valor después de la asamblea. Además, en esos días sobreviene un pánico en la bolsa de Nueva York al llegar noticias de que han subido los intereses en Londres y París, y de que hay un gran malestar comercial en Europa producido por la Guerra de la Crimea. En las semanas subsiguientes, el bajón general en Wall Street afecta fuertemente al Tránsito de Nicaragua, que a principios de noviembre otra vez se hunde a cifras debajo de 14. En lo fino de esa crisis financiera, la Compañía del Tránsito confronta la tarea de conseguir \$115.000 para el 1 de diciembre, para cancelarle a Vanderbilt la deuda incurrida en el año anterior, cuando se retiró del negocio. La Compañía en efecto le cancela la deuda a Vanderbilt en la fecha señalada, pero no sin que Morgan y sus amigos se echen más dinero a la bolsa: le facilitan el dinero a la Compañía, comprándole bonos a menos del valor nominal, pagaderos en seis meses y requete garantizados con la hipoteca de los barcos *Northern Light* y *Star of the West*, que valen varias veces la cantidad del préstamo. El *Herald* comenta:

Los peores enemigos de la Compañía son los propios miembros de la Junta Directiva ... Se han embolsado buenas sumas en concepto de salarios y comisiones, y hasta la fecha la empresa ha sido manejada para el solo beneficio de unos pocos individuos, que rápido le chupan la sangre vital. ... Ésta es otra transacción inicua de parte de los directores de la Compañía. ... En algún lugar o en alguna forma debe haber algún remedio para semejante "financierismo" al por mayor. ... Nosotros podríamos señalar a varias personas en esta comunidad que en los últimos años han hecho de un cuarto a medio millón de dólares cada una a costa de esta Compañía. ... Alguien debe ponerle fin al enorme saqueo que ocurre en todos los departamentos de esa empresa.<sup>328</sup>

El tan esperado informe de los Ingresos y Egresos del período del 1 de julio de 1854 al 6 de octubre de 1855, se lo entregan por fin a los accionistas de la Compañía Accesoría del Tránsito alrededor del 20 de noviembre. Es tan escueto y deficiente, que convenientemente oculta mucho más de lo que revela. Todas las operaciones del transporte de pasajeros, carga y oro se condensan en una sola suma, en la siguiente frase:

Efectivo recibido de los señores Morgan, Garrison & Templeton, agentes navieros [en Nueva York, San Francisco y Nueva Orleans, respectivamente]:  
\$1.149.235,15.

El *Herald* lo critica severa y reiteradamente, sacando a relucir diversas prácticas deshonestas de los directores de la empresa, "que colocan sus intereses personales encima de la Compañía, como un pegoste de pesada carga que la oprime, y echan los intereses de los accionistas al fondo, fuera de vista".<sup>329</sup> Como es de esperar, en esa situación, los intereses de Nicaragua quedan aún más abajo y más ocultos que los de los accionistas. Durante la revolución de 1854, la Compañía Accesoría del Tránsito simplemente se abstiene de pagarle a ninguna de las dos facciones lo que le debe al Estado,

prosiguiendo así su curso inescrupuloso de los años anteriores. Hacia el final, cuando en los azares de la guerra la fortuna le sonríe brevemente a Granada, las autoridades legitimistas renuevan sus frenéticos esfuerzos para recaudar el 10% de las ganancias estipulado en el contrato. A principios de mayo de 1855, el agente de la Compañía en La Virgen, Mr. Cortlandt Cushing, finalmente le entrega al gobierno un "pequeño préstamo" de \$8.000 y pico. El 9 de junio el presidente José María Estrada nombra dos comisionados, los señores Rafael García Tejada y Gabriel Lacayo, poderhabientes para dirimir todas las dificultades entre el gobierno y la Compañía.

Los comisionados viajan a Nueva York acompañados de Cushing e inician una ronda más de pláticas infructuosas con Mr. Joseph L. White. El 2 de agosto le hacen la última propuesta: que la Compañía pague \$40.000 por lo que debe, y de ahí en adelante un impuesto de \$2 por cada pasajero adulto y \$1 por cada niño, pero no reciben respuesta satisfactoria de White. Cushing regresa a su puesto en La Virgen a tiempo para presenciar la derrota de Guardiola el 3 de septiembre y el subsiguiente total control del camino del Tránsito por Walker. Éste entonces le presenta al agente el poder que tiene del Presidente Castellón para dirimir todas las dificultades y arreglar cuentas con la Compañía Accesoría del Tránsito. Cushing le escribe a White en Nueva York pidiéndole instrucciones, y White le contesta, dándole las instrucciones pertinentes para que la Compañía le ayude a Walker con miras a sacar ventaja cuando él triunfe. La carta de White (transcrita en el Anexo B) deja ver que hasta ese momento él no tiene conexión alguna con la empresa de Walker. No es sino hasta después de la victoria de Walker en La Virgen que White aprovecha la oportunidad de utilizar al filibustero para hacer avanzar sus propios planes de conquista en Nicaragua. Por otro lado, su carta a Cushing, fechada el 2 de octubre, debe haber salido de Nueva York en el *Star of the West* del 5, y llegado a La Virgen el 19 en el *San Carlos*, ya demasiado tarde para influir en los sucesos que conducen a la toma de Granada por Walker el 13.

Parece que durante su visita a Nueva York en agosto, Cushing se dio cuenta cabal de los planes de White para la conquista de Nicaragua y de su opinión favorable de Walker. En consecuencia, con la colaboración del agente de Garrison, C. J. Macdonald, Cushing deja que Walker se apodere del vapor *La Virgen* el 11 de octubre de 1855, cumpliendo así en efecto parte de las instrucciones de White aún antes de recibirlas. Como lo sugiere White en la carta, Walker también se apodera de los cuatro cañones de balas de seis libras y demás armas que encuentra en el vapor: armamento que antes perteneció a la Legión Extranjera estacionada por la Compañía del Tránsito en El Castillo para impedirle el paso a Kinney en julio. Sin embargo, los planes de White se frustran porque Cushing no le exige a Walker la esencial promesa incondicional de preservar la concesión del Tránsito. El *Star of the West* se demora una semana en San Juan del Norte, esperando los pasajeros de California detenidos en Granada hasta el 23 de octubre en la tarde. Debido a ello, todas las noticias, desde la toma de Granada hasta el tratado de paz, llegan juntas a Nueva York el 3 de noviembre. El júbilo que el sorprendente triunfo de Walker les produce a los directores de la Compañía, presto se lo transmiten a los accionistas en un anuncio en la prensa:

El Presidente y los directores de la Compañía Accesoría del Tránsito por fin tienen la satisfacción de poder congratular a los accionistas por haberse restaurado la paz en Nicaragua. ... Ya terminó la revolución. Otra vez prevalece el orden. El nuevo gobierno, amistoso con la Compañía y respetuoso de los derechos que posee, estará siempre listo a protegerla si es que fuere necesario, y ya nosotros no tendremos que pedirle ayuda a nuestro propio gobierno.<sup>330</sup>

El convenio secreto entre los filibusteros y los financieros para subyugar a Nicaragua, es demasiado claro para no verlo, y varios periódicos se lo hacen notar a los lectores. Hasta el *Washington Evening Star*, diz que portavoz del sentir de la administración, señala la complicidad de la Compañía



del Tránsito como el factor crucial para el éxito de Walker. Además, el nuevo panorama nicaragüense tiene fuertes repercusiones en Wall Street, porque el renovado optimismo de los directores de la Compañía del Tránsito produce un cambio brusco de política que acelera el agiotismo en la bolsa. Con un futuro tan brillante a la vista, los recientes arreglos con la línea de Panamá de pronto les parecen absurdos a White, Morgan, Lord y sus socios, por lo que se afanan en anularlos. Con seriedad aducen una excusa trivial para rescindir el acuerdo cuando la Compañía de Vapores del Pacífico rehusa prestarle \$100.000 a la del Tránsito para que le pague a Vanderbilt. Ahí mismo se aviva la lucha para el control de la del Tránsito, lo que la hace recuperar algo en Wall Street del bajón sufrido: en noviembre se venden 33.070 acciones a precios que suben un poco y ya casi al fin del mes llegan a \$17.

El negocio también sigue boyante: más de 2.000 pasajeros en noviembre, a tarifas que van desde \$125 en tercera hasta \$275 en primera. Se están mejorando las instalaciones de la línea, y el 18 de noviembre se sienta un nuevo récord al cruzar los viajeros de San Juan del Sur a San Juan del Norte en menos de 27 horas. A su arribo en Nueva York diez días más tarde, en el *Star of the West*, llevan la buena nueva de que no ha habido un solo enfermo durante la travesía. Pero ese barco lleva asimismo la noticia del fusilamiento de Corral y una carta del Ministro de Hacienda del gobierno de Walker-Rivas, Parker H. French, que alarma a Joseph L. White y sus socios:

Ministerio de Hacienda. Granada, 12 de noviembre de 1855.

Al Presidente y los Directores de la Compañía Accesoría del Tránsito—

Este gobierno requiere que en cuanto ustedes reciban esta comunicación, nombren dos comisionados, conforme el artículo 28 de la concesión, para que se reúnan aquí en Granada con otros dos nombrados por este gobierno, con el fin de arreglar de inmediato las diferencias que hoy existen entre vuestra compañía y el gobierno de Nicaragua. Vuestro servidor, etc. —(Firma)  
PARKER H. FRENCH. Ministro de Hacienda y Comisario de Guerra.<sup>331</sup>

Asesorado por el abogado Joseph L. White, el 8 de diciembre el presidente Thomas Lord le responde al gobierno Walker-Rivas que la Compañía del Tránsito no puede acatar el requerimiento de nombrar comisionados porque éstos ya fueron nombrados tanto por el gobierno anterior de Nicaragua como por la Compañía. A la vez, White le escribe a Cushing, "amenazando a las autoridades con que deben arreglarse con la Compañía en los términos que ella desea".<sup>332</sup> Y los señores Lord y White pronto intercambian ideas con Parker H. French en persona, cuando el exMinistro de Hacienda llega a Nueva York el 11 de diciembre en el *Northern Light*, en ruta a presentar sus credenciales como representante de Nicaragua en Washington.

El agente Know-Nothing French y el abogado White de la Compañía del Tránsito están ambos tratando de usar a Walker para favorecer cada uno sus propios intereses, pero al fin de cuentas es Walker el que usa a la Compañía del Tránsito y a los Know-Nothing en provecho de sus propios planes. En cuanto toma Granada en octubre, Walker le escribe a su amigo íntimo, A. Parker Crittenden, de San Francisco, dándole carta blanca para que convenga con el agente del Tránsito Cornelius K. Garrison la forma de llevar 500 reclutas de California a Nicaragua en los vapores de la Compañía.<sup>333</sup> Otro amigo íntimo de Walker, Edmund Randolph, acompañado de Charles J. Macdonald y de W. R. Garrison, hijo de Cornelius, el 17 de diciembre llega a San Juan del Sur en el *Sierra Nevada* procedente de San Francisco. Randolph y Crittenden trabajan en provecho del proyecto de Walker, aparte de White y French, y sin tomar en cuenta los planes particulares de éstos.