

## 22. El dinero es una necesidad

WALKER NO MENCIONA LA CONEXIÓN KNOW-NOTHING en *La Guerra en Nicaragua*; por lo tanto, guarda silencio acerca de las operaciones de los agentes reclutadores Kewen, French y Fisher, y se limita a relatar las actividades de Crittenden y Randolph. Acatando las instrucciones de Walker, Crittenden le promete a Garrison revocar la concesión de la Compañía Accesoría del Tránsito y otorgarle el monopolio a una nueva empresa formada por su amigo Edmund Randolph en sociedad con Morgan y Garrison. Éste acepta y da en adelanto como prima los 500 pasajes que Walker necesita. Randolph viaja a Nicaragua con el hijo de Garrison a finalizar los arreglos de la nueva concesión. La redactan en sigilo para no crear sospechas, anunciándose en Granada que Randolph y Walker están elaborando "una nueva Constitución y un plan general de gobierno para la nueva República".<sup>358</sup> Garrison le comunica a Morgan su convenio secreto con Walker. La carta la lleva el *Uncle Sam*, que sale de San Francisco el 20 de noviembre. Morgan la recibe en Nueva York en el *Northern Light* el 11 de diciembre, y de inmediato vende en la bolsa todas sus acciones de la Compañía Accesoría del Tránsito. Vanderbilt las compra entusiasmado, recobrando por fin el control de la línea de Nicaragua. El 21 de diciembre de 1855, Morgan se retira de la Junta Directiva y renuncia a la agencia de la Compañía en Nueva York; al día siguiente Vanderbilt lo sustituye como director "para llenar la vacante", y luego asume la agencia y también la presidencia de la Compañía.<sup>359</sup>

Tan pronto toma las riendas, Vanderbilt se arregla con la línea de Panamá para trabajar en concierto, disminuir los gastos y aumentar las ganancias. El convenio contempla que la Compañía de Nicaragua se haga

cargo de los vapores del Atlántico de ambas líneas, y la Compañía de Panamá, de ambas rutas del Pacífico. La empresa panameña del Pacífico va a cubrir las rutas a San Juan del Sur y Panamá en semanas alternas, y la nicaragüense del Atlántico en igual forma a San Juan del Norte y Aspinwall. Los negocios de la ruta de Nicaragua en San Francisco se los manejará gratis la Compañía del Pacífico. Las entradas brutas de ambas rutas por el transporte de pasajeros y oro se dividirán —dos tercios para la empresa panameña del Pacífico y un tercio para la nicaragüense del Atlántico. Los pasajes costarán \$100 en tercera y \$250 en primera. Antes de poner en práctica el convenio, en el Atlántico el contrato de la Mala con el gobierno de Estados Unidos se deberá traspasar de Law & Roberts a Vanderbilt. El convenio está listo a firmarse el 7 de marzo de 1856, pero se retrasa al no haberse completado en la capital el nuevo arreglo de la Mala. "El comodoro Vanderbilt acaba de regresar de Washington", informa el *Tribune*, "donde no encontró obstáculo para el arreglo excepto de parte del Ministro de la Marina Dobbin, pero confía que se eliminarán los escrúpulos del Ministro".<sup>360</sup>

Con Vanderbilt enfrascado en su nuevo plan, W. R. Garrison llega a Nueva York el 12 de enero y le entrega a Charles Morgan los términos de la nueva concesión del Tránsito, concertada en privado por Walker y Randolph en Granada. Morgan es dueño de vapores en las rutas del Golfo de México, y con calma procede a hacer arreglos para que sus barcos se provean de carbón en Key West, preparándolos para la futura ruta de Nicaragua. Además, por medio de agentes vende al descubierto cuantas acciones de la Compañía Accesoría del Tránsito logra vaciar en el mercado. Las acciones de Nicaragua se cotizan entonces alrededor de \$20 en Wall Street, pero Vanderbilt vaticina, confiado, que "subirán a \$32 y valen mucho más". Con avidez acapara todas las que puede comprar y los agentes de Morgan, muy diligentes, venden al descubierto, para entrega en cuatro meses, treinta mil y pico de acciones por más de \$600.000, casi todas a Vanderbilt que las paga al contado. Las transacciones mueven al *Tribune* a comentar: "Se gesta una contienda en el mercado de valores entre el vendedor y el comodoro Vanderbilt, y como la

lengua bolsa del Comodoro es proverbial, el resultado de dicha contienda no puede estar en duda".<sup>361</sup> Lo que el *Tribune* ignora es que la contienda ya se decidió en Granada a favor de Morgan, aun antes de comenzar. Walker, sin embargo, no está aún listo para publicarlo, pues quiere aprovechar el arreglo de White con French para llevar rápido a sus dominios todos los colonos que pueda. El viaje de Alejandro Francisco Lainé a Nicaragua, en el *Northern Light*, le abre la vía para conseguir más reclutas. Lainé llega a Granada el domingo 6 de enero en la noche; para el viernes 11, ha firmado un contrato con Walker estipulando que,

... los recursos materiales y pecuniarios de Nicaragua, así como los que están en posesión del partido revolucionario de Cuba, se amalgamarán juntos, haciendo causa común juntos con el propósito de derrocar a la tiranía española en la isla y de asegurar la prosperidad de Centroamérica, identificando en esa forma los intereses de ambos países.<sup>362</sup>

Contrato en mano, Lainé zarpa de San Juan del Norte en el *Star of the West* el 19 de enero y desembarca en Nueva York el 29. Con él viajan C. Hornsby, recién ascendido a General, y otros "distinguidos oficiales" del ejército de Walker, en misión de reclutamiento. Los capitanes Charles J. Tumbull y D. W. Thorpe van en el *Daniel Webster*, en igual misión, a Nueva Orleans. Los frutos de sus esfuerzos se ven enseguida. El *Star of the West* zarpa de Nueva York el 9 de febrero con 300 pasajeros para Nicaragua, y el *Daniel Webster* sale de Nueva Orleans el 12 con dos compañías: 81 emigrantes hacia la Tierra Prometida de El Predestinado. Ambos grupos, que agregan 170 efectivos al ejército, llegan juntos a Granada el 22 en el vapor lacustre *La Virgen*. Los siguientes contingentes salen de Nueva York en el *Northern Light* el 25 y de Nueva Orleans en el *Prometheus* el 27. De nuevo, ambas fuerzas entran juntas a Granada, y *El Nicaraguense* anuncia "el arribo de *La Virgen*, el domingo [9 de marzo] en la mañana, con unos 310 soldados para el gobierno y de 50 a 60 emigrantes". El reportero describe la escena:

... En consecuencia, hubo profusas expresiones de regocijo, y con razón. Entre ellos vinieron una espléndida compañía de neoyorquinos, una de alemanes y otra de franceses; la última está integrada por hombres tan apuestos como los que jamás hemos tenido el placer de contemplar —muchos de ellos veteranos Chasseurs de Vincennes, bronceados por el sol del África y familiarizados en el uso del arma más mortífera, el rifle Minié; traen a sus músicos organizados en sus respectivas posiciones, y encabezados por los oficiales, desfilaron en una continua y larga columna ... redoblando los tambores desfilaron en formación ante el hombre que todos admiran y respetan —el que tiene en sus manos el destino de Centroamérica. Fue en verdad una vista para la que vale la pena vivir.<sup>363</sup>

Es en verdad una vista el contemplar tan flagrante violación de la Ley de Neutralidad con la complacencia y complicidad de las autoridades federales. En ninguna de esas ocasiones se hace el menor intento para detener la partida de dichos contingentes militares. "Hemos recibido informes seguros de que más de 400 hombres, organizados en un regimiento y bien armados, zarparon de Nueva Orleans el 27 de febrero en el *Prometheus*, para unírsele al coronel Walker", escribe el corresponsal en Washington del *New York Tribune* el 5 de marzo. "La mayoría de los reclutas son del Oeste y saben usar armas. Les dieron pasaje gratis. Han hecho arreglos para mandar 800 más en el siguiente vapor".<sup>364</sup> No obstante, no se oye una sola palabra del Presidente Pierce ni de nadie en el gobierno pidiendo que los detengan. Es más, en la Corte Federal de Nueva York, el juicio de los filibusteros del *Northern Light* incoado en enero, se pospone para abril, y el juez reduce substancialmente la fianza de los indiciados. Es evidente que ha ocurrido un cambio en el ánimo de la Administración tras recibir informes que certifican la estabilidad del gobierno Walker-Rivas. La carta del 22 de enero del comodoro Paulding al Ministro Dobbin (mencionada en el capítulo 20) es favorable a Walker y pesa mucho ante el Gabinete. Y la poderosa influencia de Joseph L. White, sumada a los intereses sureños, inclina la balanza en favor de los filibusteros. El corresponsal en Washington del *Tribune* relata el 9 de febrero:

El abogado de la Compañía del Tránsito, Mr. White, y otros funcionarios de dicha compañía, han estado aquí buscando entenderse con el gobierno para evitar que se vuelva a interrumpir la salida de sus barcos. Otro objetivo de su presencia parece ser el ayudar a que se reconozca el gobierno de Walker, ya que es bien sabido que al Presidente lo importunan a diario en ese sentido los Miembros del Congreso y otras personas que están al servicio de dichas influencias.<sup>365</sup>

El *Herald* anuncia el éxito de White el 12: "Se nos dice que el ardor de McKeon ha sido frenado, y que el gobierno no obstaculizará de nuevo el negocio de la Compañía del Tránsito. ¡Hola! Nicaragua".<sup>366</sup> Idénticas nuevas le llegan al *Tribune*:

EMIGRACIÓN LIBRE A NICARAGUA.— Se nos informa que de aquí en adelante, el fiscal federal McKeon no seguirá vigilando a la Compañía del Tránsito de Nicaragua, y que los agricultores pacíficos podrán emigrar a dicha tierra prometida con sus puñales, revólveres y otras herramientas similares de labranza, sin temor a que los molesten. Se dice que el último vapor se llevó no menos de 300 amigos de Walker y una gran cantidad de botones militares para su ejército. Éstos llevan grabada una escena del sol asomándose sobre tres volcanes y el lago, y la palabra "Nicaragua" de leyenda.<sup>367</sup>

Los soldados de Walker se parecen a las palabras de Falstaff: "No hay más que camisa y media en toda mi compañía", pero los botones son lindos. Sintiendo el clima favorable y creyendo que ya es hora propicia, Parker H. French viaja a Washington el 1 de febrero y sostiene "una larga entrevista con el Presidente Pierce, quien lo trató en la forma que amerita su investidura oficial". Aunque Marcy aún rehusa recibir al Ministro, "ahora existen las más cordiales relaciones personales entre todos ellos, y a su debido tiempo así serán también las relaciones políticas".<sup>368</sup> Mas, antes de mejorarse, las relaciones políticas se empeoran. En menos de una semana, el *Northern Light* llega con despachos de Nicaragua que anuncian la suspensión de las rela-

ciones diplomáticas con el ministro Wheeler de parte del gobierno Walker-Rivas, y la revocación de las credenciales diplomáticas del coronel French. El coronel cierra las oficinas en Nueva York y se traslada a Nueva Orleans, donde se dice que el 11 de marzo supervisa el embarque en el *Daniel Webster* de lo que llaman el "Batallón de French".<sup>369</sup> El barco lleva 204 "emigrantes" a Nicaragua.<sup>370</sup> En San Juan del Norte, al "Batallón de French" se le une una "pequeña compañía" que llega de Nueva York en el *Star of the West*.<sup>371</sup> Ambos contingentes arriban juntos en Granada en *La Virgen* el 22 de marzo, cuando ya se han roto las hostilidades con Costa Rica. Calculando el contingente neoyorquino en 50 hombres, los emigrantes del Atlántico suman 250 en ese viaje.

Sumando los tres últimos viajes, los vapores de Nueva York y Nueva Orleans le llevan mil colonos a Walker, aumentando con ello a 2.260 los que cobija su bandera en diez meses. California contribuye muy poco después de que Kewen se va de San Francisco, subiendo el total apenas a 2.300 en números redondos. El problema de California estriba en la falta de fondos para pagar los pasajes. Los boletos de tercera cuestan \$90, y Garrison se niega a entregarlos al crédito por sobre los 500 convenidos con Crittenden, a menos y hasta que oficialmente le entreguen la concesión del Tránsito, conforme el convenio. Cuando el *Cortes* zarpa de San Francisco el 5 de febrero, la prensa no menciona un solo pasajero para Nicaragua. Lo mismo sucede el 20 con el *Uncle Sam*. Un pasajero para Nueva York escribe:

Navegando cerca de San Juan, el 2 de marzo ... En el vapor van diez aventureros para Nicaragua, pero sólo cinco son reclutas de Walker, los otros cinco viajan por su propia cuenta. Con los primeros va el teniente Jones, quien regresa tras una misión de reclutamiento infructuosa en California, no por falta de voluntarios, pues en Sacramento ya había enganchado cien y estaban listos a zarpar, sino porque el agente recibió órdenes perentorias de no llevar más reclutas en los vapores de esta línea.<sup>372</sup>

A principios de marzo *El Nicaraguense* confirma la naturaleza y la magnitud del problema.<sup>373</sup> La dificultad no se ha obviado cuando el *Brother Jonathan* sale de San Francisco el 5 de marzo, y el *Alta* informa: "Muy poco se habla de pasajeros para Nicaragua, y creemos que a lo sumo poquísimos fueron".<sup>374</sup> El decreto revocando la concesión de la Compañía Accesoria del Tránsito está fechado en Granada el 18 de febrero, aunque se publica hasta el día siguiente, después que los pasajeros para el Atlántico cruzan el lago hacia San Juan del Norte. La noticia llega a San Francisco en el *Cortes* el 7 de marzo, pero para Nueva Orleáns se atrasa hasta el siguiente vapor, el *Prometheus*, que arriba el 11 de marzo, y ese mismo día llega a Nueva York, transmitida por telégrafo desde Nueva Orleáns.

Walker explica en *La Guerra en Nicaragua* la secuencia de los eventos. En particular, relata que al atrasar la noticia un día, la revocación no se supo en Nueva Orleáns antes de que el *Daniel Webster* zarpara hacia San Juan del Norte con más de 250 reclutas (el Batallón de French) —sus boletos pagados con giros de don Domingo de Goicouría contra Cornelius Vanderbilt. De haberse publicado un día antes el decreto, "con seguridad no los hubieran llevado a Nicaragua a costa de Mr. Vanderbilt".<sup>375</sup> El recuento de Walker en su libro, de los arribos entre noviembre y marzo, es incompleto e inexacto. Él limita su atención al convenio de Crittenden con Garrison que suministra 500 soldados a su ejército, dejando al lector en ayunas acerca de los contratos de French con White y de Walker con Lainé que suministran el triple de reclutas. En esa forma, convenientemente se zafa de las conexiones de Wall Street, de los Know-Nothing y de la Junta cubana. Sin embargo, las tres se cuelean escondidas, envueltas en los giros de Goicouría contra Vanderbilt, que pagan los pasajes del Batallón de French de Nueva Orleáns a San Juan. Los giros asimismo enfatizan que "hoy el dinero es una necesidad", lo cual es un obvio motivo imperioso para que Walker revoque la concesión de la vieja Compañía del Tránsito y se la dé a Edmund Randolph y sus socios. Como lo explica en *La Guerra en Nicaragua*:

La vieja Compañía del Tránsito pretendía ser el amo del gobierno; la nueva concesión hizo a los concesionarios sirvientes del Estado y agentes de su política. Para los Americanos, el control del Tránsito es el control de Nicaragua: porque el lago, y no el río como muchos piensan, brinda la llave para la ocupación de todo el Estado. Por lo tanto, quien desee apoderarse firmemente de Nicaragua, debe cuidarse de que la navegación del lago la controlen sus amigos más fieles y dignos de confianza.<sup>376</sup>

A pesar de los "terribles estragos de la peste", la cantidad de norteamericanos bajo Walker continúa aumentando, y el 1 de marzo de 1856 hay "en la República, más de mil doscientos Americanos, militares y civiles, aptos para empuñar las armas".<sup>377</sup> Como Walker no tiene dinero para pagar los pasajes, los concesionarios del Tránsito tienen que convertirse en "sirvientes del Estado y agentes de su política". El comodoro Cornelius Vanderbilt, Joseph L. White y sus socios, a la larga nunca servirían, ya que ellos siempre han pretendido y pretenderán ser los amos del gobierno. El convenio de French con White es una medida temporal que abre la puerta a la corriente migratoria del Atlántico en diciembre, mas no logra resolver el problema básico. En una reseña sobre la Compañía Accesoría del Tránsito, el 23 de febrero de 1856, *El Nicaraguense* se queja de que "recientemente, cuando el Ministro French pidió llegar a un arreglo en Nueva York, Mr. White rehusó firmar un acuerdo, y enseguida mandó una carta a Granada, amenazando con clausurar las operaciones del Tránsito en caso que el gobierno se niegue a aceptar lo que él considera justo".<sup>378</sup> Con Vanderbilt al frente de la empresa, el firmamento se les oscurece a los filibusteros. Las requeteconocidas prácticas financieras del Comodoro, sus fuertes inversiones en el ferrocarril de Panamá, y el convenio armonioso que está haciendo con la Compañía de Vapores de la Mala del Pacífico, que se dice cerrará la línea de Nicaragua, presagian la ruina para Walker, como advierte *El Nicaraguense* en el mismo artículo:

... Estos dos señores [Aspinwall y Vanderbilt] —grandes especuladores en acciones de vapores y ferrocarriles— ambos están hoy interesados en las acciones del ferrocarril de Panamá. Dicha empresa tiene un capital de once millones de dólares, que actualmente paga un porcentaje meramente nominal. Para salirse de esa especulación, saben que necesitan clausurar la Línea de Nicaragua y así obligar a los pasajeros a viajar vía Panamá. Ello inflaría el valor de sus acciones, y les permitiría venderlas a mucho mejor precio.<sup>379</sup>

Vanderbilt en realidad contempla el cierre temporal de la ruta del Tránsito de Nicaragua. El *New York Tribune* explica que "una línea a California es suficiente para el tráfico actual, y se ahorra lo que cuesta mantener la otra".<sup>380</sup> Así pues, Vanderbilt y Aspinwall firman un convenio que le permite al Comodoro cerrar la ruta de Nicaragua y ganar dinero al hacerlo: Cuando Vanderbilt retire sus vapores de Nicaragua, Aspinwall le pagará \$40.000 mensuales —\$480.000 al año; y, claro está, el Comodoro percibirá mayores ganancias como dueño de los vapores del Atlántico y como accionista del ferrocarril de Panamá. Que cuándo se pondrá en efecto el plan es de poca importancia para Walker. Su mera existencia potencial le es intolerable, ya que convierte a Vanderbilt en amo absoluto del gobierno de Nicaragua. Por lo tanto, es imperativo revocarle la concesión. El decreto lo publica *El Nicaraguense* el 23 de febrero. La nueva concesión a Randolph y sus socios sale a luz el 1 de marzo. Los despachos telegráficos de Nueva Orleans, transmitiendo ambos decretos, caen como bomba en Wall Street. Todo el mundo corre a vender sus acciones, y se derrumban a pique en la bolsa. Casi 12.000 acciones se venden en un día —el 13 de marzo.

La estampida de Nicaragua catapulta al comodoro Vanderbilt hacia Washington, y el 15 el *Tribune* anuncia "un rumor de que él ya puso este ultraje del gobierno de Nicaragua en conocimiento del Secretario de Estado, quien le aseguró que se mantendrán incólumes los derechos de los ciudadanos Americanos. Una pequeña demostración de nuestra fuerza naval en las cercanías de San Juan tendría un efecto saludable; y si el general Walker se pone

terco, un bloqueo será necesario y suficiente para que no lleguen reclutas; el clima hará el resto, y las fuerzas de Walker se consumirán en el miasma del país al igual que el rocío se evapora en el sol".<sup>381</sup> De regreso en Nueva York, el Comodoro publica una nota el 17, parando todos los vapores de la ruta de Nicaragua, la que el *Herald* saca con un comentario corto pero agudo:

Hace unos días publicamos el decreto del Autócrata de toda Nicaragua, "deshaciendo" a la Compañía del Tránsito; hoy sacamos el decreto de represalia en la misma moneda de incomunicación enviado por el Autócrata de toda Wall Street, suspendiendo de inmediato toda comunicación a vapor con los rebeldes en Centroamérica.<sup>382</sup>

Retirados los vapores, Vanderbilt corre de vuelta a Washington acompañado de Joseph L. White con la documentación apropiada, y redobra sus esfuerzos para establecer la justicia del reclamo de la compañía y convencer al gobierno de Estados Unidos de que debe intervenir. Le manda una carta al Secretario de Estado Marcy, y el 18 en la noche se entrevista con Marcy y el Presidente Pierce. A la mañana siguiente visita otra vez el Departamento de Estado y en la tarde al senador Clayton. Apela desesperado a Cushing y otros miembros del Gabinete, y el 21 sostiene otra larga entrevista con el Presidente, pero todo en vano. Según informa la prensa: "La administración opina que White y Vanderbilt toleraron y ayudaron a las expediciones filibusteras a Nicaragua; en consecuencia, no hay simpatía para ellos y se ha decidido no intervenir".<sup>383</sup> Vanderbilt y White enseguida presentan su caso ante el Congreso, por medio del senador Seward, mas no ganan nada con ello. Pierce y Marcy rehusan intervenir, y el corresponsal en Washington del *New York Tribune* lo resume bien el 8 de abril:

... La Compañía del Tránsito hizo su propio contrato sin contacto previo aquí; y si desgraciadamente el negocio le ha salido mal, no se debe esperar que nuestro gobierno le repare el daño —especialmente después de haber sido desafiado y ultrajado por esta misma corporación cuando se dedicaba a apoyar

a Walker. Si al ingeniero lo vuela por los aires su propio petardo, la culpa es suya nada más. La simpatía es demasiado valiosa para gastarla en sujetos tan malos; y de todos modos no la necesitan, ya que los especuladores se resarcirán de las pérdidas a costa de otros en la Bolsa.<sup>384</sup>

Por de pronto, Vanderbilt se resarce de las pérdidas a costa de los accionistas de la línea de Panamá, ya que comienza a recibir \$40.000 mensuales de Mr. Aspinwall desde el momento que retira los vapores de la ruta de Nicaragua. Se dice entonces que Morgan "desea reconciliarse y consolidar intereses, pero el comodoro Vanderbilt está demasiado indignado para entrar en arreglos".<sup>385</sup> La mente de Vanderbilt tiende más a la venganza que a la reconciliación. Y la venganza de Vanderbilt significa la caída de Walker. Enseguida, en la calle:

... se susurra en voz fuerte que la alianza de los otros cuatro estados centroamericanos —de quienes se oye y a quienes se amenaza con frecuencia últimamente— se consumará rápido, y que la expulsión del aventurero que en forma tan brusca asumió el poder supremo en esas latitudes, se emprenderá de inmediato. ... La indignada y vejada Compañía del Tránsito debe estar dispuesta a desabrocharse la cartera con el doble propósito de recobrar los bienes perdidos y de cebar su venganza sobre la negra ingratitud de su desleal protegido, que botó a patadas la escalera misma en que subió al poder.<sup>386</sup>

Bajo tales circunstancias, la derrota de Walker y su expulsión de Nicaragua se consideran necesarias para asegurar el restablecimiento de la Compañía del Tránsito de Vanderbilt. En otras palabras, en marzo de 1856 ha estallado la guerra entre el Autócrata de Wall Street y el Autócrata de Nicaragua. Y como la riqueza del Comodoro es proverbial, e igual de notorio lo vacío de las arcas de El Predestinado de los Ojos Grises, el resultado de dicho conflicto no puede estar en duda.