

CAPITULO 3

Génesis de la ruta del Tránsito

Su inauguración

En Agosto de 1849, apenas ratificado por Nicaragua el contrato canalero, Vanderbilt inició los preparativos para abrir el tránsito a través del istmo mandando a hacer los estudios topográficos de la ruta del proyectado canal. El 20 de Noviembre de 1849 la compañía escribió al presidente de Nicaragua diciéndole que esperaba tener establecida en noventa días la línea de comunicación entre Nueva York y California por la vía de Nicaragua. Al mismo tiempo encargó a los astilleros de Jeremiah Simonson la construcción de dos vaporcitos de paco calado para el transporte de pasajeros en el Río San Juan y el Lago de Nicaragua; luego estipuló especificaciones y pidió presupuesto para un vapor oceánico de 1.500 toneladas que al ser botado fue bautizado con el nombre de *Prometheus*. Mientras esperaba la entrega de los vapores, la compañía se dispuso a encontrar la manera de hacer navegable el río y buscar una ruta de comunicación terrestre entre el lago y el océano Pacífico. Compró el vaporcito fluvial *Orus* que se ocupaba en transbordar pasajeros desde los vapores hasta el lado americano del Río Chagres, en Panamá, y lo llevó al Río San Juan. (1).

[1] Correo del Istmo de Nicaragua, 1o. de Marzo de 1850; Gregory, *Gregory's Guide*, p. 4.

El Coronel David L. White salió de Nueva York en Diciembre de 1849 con un pequeño grupo a bordo del **Crescent City** para Colón, llamado entonces Chagres, en donde se hizo cargo del **Orus**. Después de ciertas averiguaciones se dio cuenta de que debía remover del río sus peores obstáculos para que el vaporcito pudiera remontarlo. Dejando pues al **Orus** en San Juan del Norte, el grupo remontó el río en bongos con el fin de explorarlo. En Febrero de 1850 el Coronel White informó en la ciudad nicaragüense de León al corresponsal del **New York Herald** que, tomando un vaporcito del río y cruzando después el lago de Nicaragua para en seguida recorrer por tierra un trayecto de doce millas al Pacífico, el cruce del istmo llevaría sólo treinta y seis horas. De esa manera, dijo se haría el viaje a California en seis días menos que por la ruta de Panamá, ahorrándose los viajeros dos días en el Atlántico y cuatro en el Pacífico. (2).

Convencido de la posibilidad de establecer el tránsito a través del istmo nicaragüense, el Coronel White procedió entonces a subsanar ciertas pequeñas dificultades que retardaban el entendimiento total con el gobierno de Nicaragua. Allanados que fueron los tropiezos, el 9 de Marzo de 1850 suscribió un contrato modificado y una minuta de incorporación que hacía de la empresa una entidad incorporada al Estado de Nicaragua. Volvió luego a Nueva York a informar de todo a la compañía. (3).

El informe del Coronel White satisfizo a Vanderbilt y a sus socios. Todos convinieron en que la obra podía emprenderse en el acto. En seguida contrataron al Coronel Orville W. Childs para que a la cabeza de catorce ingenieros ampliara el estudio de la ruta canalera. Los trabajos recientemente

(2) *N. Y. Herald*, 14 de Diciembre de 1849, 10 de Marzo de 1850; Manning, *Central America, 1831 - 1850*, p. 501.

(3) *Pierce, Message on Routes Between Atlantic and Pacific*, Págs. 86 - 96; *Correo del Istmo de Nicaragua*, 21 de Marzo de 1850; José D. Gómez, *Historia de Nicaragua, Obra premiada en el Concurso Histórico de 1888* y declarada texto para los establecimientos nacionales de Nicaragua, por acuerdo gubernativo de 1889, Segunda edición (Nicaragua, 1955), p. 464.

realizados por el Coronel Childs en el agrandamiento del Canal del Lago Erie como jefe de ingenieros del estado de Nueva York eran su mejor carta de recomendación. El grupo partió en Agosto a bordo de la goleta *Enterprise* y llegó a San Jorge, puertecito del Lago de Nicaragua, el 27 de Agosto de 1850. Parte de la gente se quedó atrás dando comienzo a la limpieza del río; el resto empezó a hacer estudios topográficos del trecho de doce millas que median entre los puertos de La Virgen, en el lago, y San Juan del Sur, en el Pacífico. La compañía se había propuesto inaugurar, a la mayor brevedad posible, una ruta de tránsito interoceánico. En Julio fue botado el primer vapor de poco calado en los astilleros de Jeremiah Simonson. Bautizado con el nombre de *Director*, zarpó el mismo mes con destino a Nicaragua. Con porte de 120 toneladas y capacidad para unos 400 pasajeros, el *Director* salió a navegar las aguas del Lago de Nicaragua. (4).

Dados ya esos pasos preliminares, Vanderbilt y Joseph L. White partieron para Londres en el otoño de 1850 en busca de capital inglés. Con cartas de presentación de Sir Henry Bulwer llegaron a Inglaterra el 5 de Octubre, e inmediatamente entablaron pláticas con las casas bancarias Rothschild y Baring Brothers. Los ingleses manifestaron mucho interés en el proyecto; pero al ver que Vanderbilt no tenía datos concretos, le dijeron: "Fundamente usted su propuesta en datos precisos y verá cómo se consigue el apoyo financiero que solicita; antes no podemos darle una respuesta definitiva". (5). En la creencia de que obtendrían ayuda, Vanderbilt y White regresaron a Nueva York dispuestos a acelerar la apertura de la línea de comunicación interoceánica y a esperar la terminación del estudio canalero. (6).

(4) Orville Whitmore Childs, *Report of the Survey and Estimates of the Cost of Constructing the Inter-Oceanic Ship Canal*, . . . [Nueva York: W. C. Bryant & Co., 1852], p. 3; *San Francisco California Courier*, 26 de Agosto de 1850; *Correo del Istmo de Nicaragua*, 5 de Septiembre de 1850; *San Francisco Daily Herald*, 9 de Enero de 1851; Keasbey, *The Nicaragua Canal*, p. 217.

(5) *N. Y. Herald*, 3 de Diciembre de 1850.

(6) *Times* (Londres), 15 de Octubre de 1850; Lane, *Commodore Vanderbilt*, p. 91.

En el interín, cuadrillas de peones realizaban en Nicaragua los trabajos que el Coronel Childs indicaba. Los ingenieros habían trazado el camino del tránsito que era un corte de doce millas a través de los montes que separan la bahía de La Virgen del puerto de San Juan del Sur. El principal obstáculo para abrir la ruta del tránsito de mar a mar era la navegación del Río San Juan. Aun cuando en la mayor parte de su curso era lo suficientemente profundo para los vaporcitos fluviales, varios raudales estorbaban el paso. Uno de ellos, el Machuca, nombre que aún recuerda al capitán español que exploró primeramente el río en 1529, presentaba el primer tropiezo a setenta y dos millas de San Juan del Norte. En un recodo que hace el río el agua corre con gran turbulencia a lo largo de casi una milla sobre un lecho de grandes piedras y peñascos. Sin embargo, era el raudal de El Castillo, que rugía doce millas más arriba, el que obstaculizaba mayormente la navegación. Rocas sueltas embarazan el río que con violencia irrumpe a través de una estrecha garganta formando algo que más que raudal parece cascada. Los marineros, llamados así en Nicaragua, tenían que descargar allí los bongos y empujarlos sobre las rocas mientras los pasajeros caminaban el trayecto sobre la ribera. Ocho millas adelante hallábase el último de los raudales nombrado El Toro. Este, a sólo veintisiete millas del Lago de Nicaragua, era el menos dificultoso, salvo en el verano.

El Río San Juan tiene una anchura que varía de 100 a 400 yardas y una profundidad de 2 a 20 pies a lo largo de sus 121 millas que van de su desagüe en San Juan del Norte a su embocadura en el Lago de Nicaragua. Desemboca en el Atlántico por diversos brazos que se desprenden de él a unas veinte millas del océano, formando un delta que nutren numerosos caños. El Colorado, su brazo más importante, acarrea por lo menos dos terceras partes del caudal de las aguas que arrojaba al mar unas quince millas al Sur del puerto. Desafortunadamente, una casi infranqueable barra en su entrada impedía que durante la mayor parte del año la pasaran embarcaciones de cierto porte. Por ello, la co-

riente que desembocaba en la bahía de San Juan del Norte, si bien llevaba sólo una tercera parte del volumen total del agua del río, formaba el único puerto utilizable como tal. Aun cuando los vaporcitos podían navegarlo sin dificultad durante lo más del año, en su desembocadura había una barra que, estando la marea baja, daba únicamente tres o cuatro pies de profundidad. Los vapores se varaban allí con frecuencia y tenían que ser remolcados por otros.

El *Director* logró llegar hasta la desembocadura del Machuca, o sea su extremo oriental, pero el *Orus* se embancó tratando de entrar por el Colorado. Después de varios intentos logró franquear la barra y llegar al raudal de Machuca. Los dos vapores se quedaron allí por más de un mes esperando la llegada de un ingeniero que debía volar algunas de las grandes rocas del raudal. En Noviembre de 1850 reanudaron el intento de pasarlo. El *Director* lo consiguió, pero el *Orus* se estrelló contra las rocas de la entrada y se hizo añicos. El raudal de El Castillo presentaba aún mayores dificultades. La tripulación del *Director* lo llevó a la sirga lamarrando cables a los árboles de las orillas y así, pulgada a pulgada, pudieron pasarlo sobre las rocas. El *Director* llegó al lago a finales de Noviembre o a principios de Diciembre. Inmediatamente entró en servicio llevando a los pasajeros que procedentes de San Francisco —vía El Realejo— llegaban a Granada para de allí buscar la salida al Atlántico por la vía del Río San Juan. (7).

[7] Froebel, *Seven Years Travel*, Págs. 22 - 23; Peter F. Stouf, *Nicaragua: Past, Present and Future*; . . . (Filadelfia: John E. Potter, 1859), Págs. 21 - 22; Squier, *Nicaragua*, 1:27, 80, 106-13; U. S., *Report of the Isthmian and Canal Commission*, p. 108; Ch.lds. *Report of the Survey*, Págs. 30 - 40; *Correo del Istmo de Nicaragua*, 23 de Octubre de 1850; *Picayune*, 14 de Enero de 1851; de Buiman a Bennett, 25 de Agosto de 1850, Gran Bretaña, Public Record Office, Londres, Foreign Office, correspondencia consular con la Oficina Británica de Asuntos Exteriores, e informes de los comandantes Navales británicos al almirantazgo, FO 53 (Mosquito) Carrete 10, Vol. 25, Bancroft Library; Joseph N. Allen, *Diaries, 1850 - 51*, Bancroft Library.

A su regreso de Inglaterra Vanderbilt resolvió ir a Nicaragua a inspeccionar los trabajos de la ruta. De los mismos astilleros de Simonson había salido en Agosto el nuevo vapor **Prometheus**. Tenía tres puentes y porte de 1.207 toneladas. Este fue quizá el primer vapor propiedad de un solo hombre. (8). Vanderbilt lo pagó al contado porque, dijo, quería llevarlo como dueño absoluto. (9).

El **Prometheus** zarpó el 26 de Diciembre de 1850 en su viaje inicial para San Juan del Norte, haciendo el recorrido en doce días —los que en realidad fueron diez días y doce horas de navegación continua— con lo cual sentó una plusmarca de velocidad. Vanderbilt siguió al interior del país en donde estuvo dos meses ocupado en reconocer la ruta y en hacer los arreglos pertinentes para inaugurarla. Regresó a Nueva York en Febrero de 1851, e hizo saber que los ingenieros habían terminado los estudios topográficos preliminares, y que, habiéndolos visto él, volvía convencido de que con energía y espíritu emprendedor bien podría construirse el canal. Anunció al público que en Junio abriría la ruta. (10).

Mientras esperaba que doblando el Cabo de Hornos llegaran otros vapores al Pacífico para inaugurar ese derrotero, el **Prometheus** hizo viajes en el invierno y la primavera de Nueva York a San Juan del Norte y a Colón. El **Independence**, construido para Vanderbilt por William H. Brown, zarpó de Nueva York el 13 de Enero de 1851 rumbo a San Francisco, vía Cabo de Hornos. El **Pacific**, vapor comprado a la **United States Mail Steamship Company**, y que hacía la travesía entre Nueva Orleans y Colón, pasó al Pacífico en Marzo. El nuevo vaporcito **Sir Henry Bulwer**, especialmente construido en los astilleros de Harlan and Hollingsworth para navegar el San Juan, zarpó hacia allá a enlazar con el

(8) Kemble, *The Panama Route*, p. 243.

(9) *The Vanderbilt Family*, Bancroft Library.

(10) *N. Y. Herald*, 27 de Diciembre de 1850; Joseph N. Allen, *Diaries, 1850 - 51*, Bancroft Library; *N. Y. Herald*, 6 de Marzo de 1851.

Director en el raudal de El Castillo, y ya para Julio estaba en servicio la ruta.

En los periódicos neoyorkinos apareció entonces un aviso que decía: "**Nueva e Independiente Línea Naviera de Vanderbilt, vía Nicaragua**". El **Prometheus** zarparía el 14 de Julio de 1851 directamente a San Juan del Norte a fin de enlazar en Nicaragua con el nuevo y elegante **Pacific**, explicaba el mismo aviso. Informaba además a los futuros viajeros que el **Prometheus** llegaría hasta Colón, para que así pudieran optar por la ruta de Nicaragua o Panamá. En San Francisco anunciaron los periódicos que el **Pacific** saldría el 14 de Julio hacia San Juan del Sur y Panamá, a fin de que los pasajeros pudieran escoger entre Nicaragua y Panamá. Hasta que el negocio a través de Nicaragua fuera cosa segura, la compañía no se arriesgaría a hacer salir vacío a ninguno de sus vapores. (11).

El **Prometheus** zarpó de Nueva York el 14 de Julio de 1851 llevando al Comodoro Vanderbilt que iba a Nicaragua a dirigir la apertura de la ruta a California. Cerca de 100 pasajeros habían resuelto ser los primeros en estrenar la Línea de Vanderbilt. En diez días llegaron a la bahía de San Juan del Norte; al fondo dormitaba bajo el sol el puerto de Greytown llamado así entonces por los ingleses. Frente a la casa más grande, techada de pajas, flotaba la bandera del rey mosco. A lo largo de la costa veíanse muchos bongos, los que hasta muy poco antes constituían el único medio de transporte por el río y el lago. Un largo y angosto espolón de arena, que desde la margen meridional del San Juan entraba en el mar, daba forma a la bahía, dejando sólo una estrecha entrada para los vapores. Directamente en frente de las casas del puerto, en la punta del espolón llamada Punta de Castilla, y también Punta Arenas, la Compañía del Canal había construido casas para sus trabajadores y bodegas para el carbón de los vapores.

[11] N. Y. Herald, de Enero a Julio de 1851; Alta, Julio de 1851.

A poco de haber llegado el **Prometheus** se le arrimó un vaporcito con toldo en la cubierta superior; su misión era transbordar a los pasajeros y remontar el río con ellos. El cuarto de máquinas, la caldera y el equipaje de los pasajeros atestaban la cubierta inferior. Minutos antes de las siete de la mañana del 24 de Julio todo mundo se hallaba a bordo del **Sir Henry Bulwer** que despegó del **Prometheus** para remontar por primera vez el San Juan con pasajeros. Momentos después el piloto lo embancó en el arenal de un caño. La mayoría de los pasajeros, excitados por el loable deseo de comenzar el cruce, se lanzaron al agua en un intento de alzarlo en vilo para desatollarlo. Cuando después de tres fatigosas horas estaban ya a punto de darse por vencidos, se apareció con su gente el capitán de un barco de guerra británico surto en la bahía, y entonces todos juntos lograron zafarlo.

La entrada al río ofreció a los viajeros un panorama muy distinto de lo que habían visto en los monótonos días de mar. Carrizales y variedad de altas hierbas tapiaban por millas y millas sus márgenes, y numerosas isletas guarnecían sus aguas. Había partes en que las isletas estrechaban de tal modo al río que lo convertían en una rápida corriente; más allá se explayaba en anchos y serenos tablazos de aparente gran profundidad pero que viéndolo bien era generalmente muy poca, salvo en el medio. Las márgenes del Colorado eran más altas, allí no se veían isletas, sólo densos muros de selva tropical que se encumbraban emparedándolo. Trechos había en que el vaporcito pasaba bajo largos chirriones cundidos de encendidas y fragantes flores. Pájaros de espléndido plumaje reposaban en sus frescos nichos de verdor; los monos daban chillidos y hacían piruetas en las ramas de los árboles, y gran variedad de culebras enroscadas en las ramas atisbaban a los viajeros. De rato en rato se oía el disparo de un rifle hecho por algún pasajero que probaba su puntería sobre lagartos que de las orillas se escurrían al agua; eso era lo único que movía de su letargo a la naturaleza. La be-

llega de este paraíso tropical embelesaba a los pasajeros, aun cuando se quejaban de las molestias del viaje.

Al obscurecer atracó el vaporcito a la ribera para pasar allí la noche. No habiendo a bordo comodidades para dormir, las señoras ocuparon el cuarto llamado camarote, semillero de maletas y baúles, y los hombres tanteando los tablones menos duros de cubierta se echaron en ellos. Nadie protestó cuando al romper el primer albor el capitán soltó amarras. Temprano de la mañana el vaporcito pasó la boca del Sarapiquí, a unas setenta millas del Atlántico. Este río, el mayor tributario del San Juan, arranca de la base del volcán Cartago, en Costa Rica; los costarricenses lo han utilizado desde antaño como una de sus principales vías de comunicación con la costa atlántica. Horas después el río se había estrechado mucho y de sus márgenes se alzaban cerros de hasta dos mil pies de altura. Pasaron los viajeros la confluencia del río San Carlos y llegaron al primer obstáculo serio del trayecto, el raudal de Machuca. El vaporcito, en su primer envión, para pasarlo, encalló en las rocas y la corriente lo devolvió al agua. Después de varios enviones infructuosos, el Comodoro Vanderbilt, ante la consternación de todos, comprimió la válvula de seguridad y a todo vapor lo lanzó sobre las peñas. El barco crugió y rechinó, pero raspando las rocas logró saltar al otro lado entre vítores de los pasajeros.

Se ensancho un poco más el río y el vaporcito navegó divinamente hasta que entrada la tarde surgió a la vista el imponente cerro de El Castillo. En su escarpada cima duermen desde 1730 las ruinas de esa fortaleza española. A sus pies yacía la plataforma que penetraba en el agua. En ella había en tiempos coloniales una batería de cañones; ahora sólo se veían varias casuchas de cañas, acuartelamiento de una pequeña guarnición que el gobierno de Nicaragua mantenía allí como símbolo de dominio y también para ayudar a las embarcaciones a salvar el raudal de El Castillo, el más áspero obstáculo opuesto a la navegación. Vanderbilt es-

taba resuelto a pasarlo, aun cuando el capitán del vaporcito advirtiera que todo intento sería inútil. Llevados que fueron a tierra pasajeros y equipaje, lo ataron con cables y cadenas a los árboles de la orilla, y así, a la sirga, hicieron el impulso. El barquito trató de franquear el raudal. Y una, dos, y tres veces probó a saltar sobre las rocas, pero la corriente lo hizo retroceder, hasta que al fin, tras de bandazos y porrazos, quedó varado en un banco de arena, corriente abajo. Desde las cuatro de la tarde a las diez de la noche Vanderbilt, con tozuda intrepidez, se empeñó en lucha contra la fuerza del raudal que parecía invencible. Los pasajeros, entre tanto, buscaron el abrigo de los árboles coposos para pasar la noche.

En la mañana Vanderbilt y los pasajeros caminaron por la orilla del río las trescientas yardas del raudal para embarcarse en bongos y seguir remontando el río. Todo el día los bogas palanquearon esos pesados botes contra la fuerte corriente mientras la lluvia caía a cántaros empapándolos a todos. Después de pasar el raudal de El Toro abordaron el *Director*, y al caer la tarde rebasaron el puercecito de San Carlos, en el lago de Nicaragua. Desde el día en que los ingleses ocuparon San Juan del Norte, Nicaragua empezó a recaudar sus derechos de aduana en este triste lugar de veinte o treinta casitas. Al fondo, sobre una loma, se asentaba el deteriorado fuerte de San Carlos que antiguamente dominaba la entrada al lago. Ante los viajeros se extendía la superficie del lago punteada por los picos volcánicos de Orosí, Madera y Ometepe azulados por la calina y por las nubes. A la izquierda bajaba la corriente del Río Frío desde las tierras de los indios guatusos que en aquellos días se oponían a que gente extraña entrara en sus boscosos dominios. Los viajeros habían pasado tres días y dos noches navegando las 121 millas del río. Ahora frente a ellos aparecían 56 millas de agua que hay entre San Carlos y La Virgen. Y de allí sólo restaban 12 millas por tierra a San Juan del Sur.

Al igual que el **Sir Henry Bulwer**, el **Director** no tenía camarotes. Así que, siendo la travesía una larga noche hasta La Virgen, las señoras improvisaron biombos con las sábanas que llevaban, y los hombres se acomodaron de cualquier modo en la cubierta. Toda la noche los azotó el oleaje; muchos se marearon y otros sufrieron remojones, frío y cansancio. Al clarear el día todos suspiraron de alivio al ver la ansiada costa en frente. El vapor ancló a un cuarto de milla porque el poco fondo del lago era allí duro y arenoso. El fuerte viento que encabritaba las olas de la reventazón impedía la llegada de bongos al vapor a desembarcar a los pasajeros. Tres horas después pudo el **Director** bajar un pequeño bote que sólo podía llevar a unos pocos pasajeros hasta cierta distancia de la playa en donde se montaban en hombros de mozos para no mojarse los pies. Mas a pesar de esta precaución, algunos, perdiendo el equilibrio, sufrieron sendos chapuzones en el lago.

Debido a la total insuficiencia de los seis hoteluchos de La Virgen, la mayoría alquiló mulas o caminó las cuatro millas que hay hasta Rivas, ciudad de unos diez mil habitantes, para esperar allí la llegada del vapor a San Juan del Sur. El **Pacific**, que arribó de San Francisco a San Juan del Sur dos días después —29 de Julio— desembarcó a 150 de sus 425 pasajeros y siguió hasta Panamá. Los que iban a San Francisco se quedaron en Rivas hasta el 12 de Agosto, hospedados en el hotel de un inglés ex-capitán de dragones; ese día volvieron a alquilar mulas, esta vez a razón de \$ 5 y \$ 7 dólares por el viaje de doce millas a San Juan del Sur. Allí se quedaron tres días más esperando que el **Pacific** volviera de Panamá. Las noches se las pasaban apretujados bajo el único techo que había disponible en el puerto. El 16 de Agosto el **Pacific** pasó por entre los dos altos cerros que atalayan la bahía y fondeó a tres cuartos de milla de la playa. A eso de las seis de la tarde, con sus nuevos pasajeros a bordo, levó anclas y zarpó rumbo a San Francisco. Habiendo hecho escala el 17 de Agosto en El Realejo y el 21 en Acaulco, el **Pacific** entró en San Francisco a las dos de la ma-

drugada del 30 de Agosto de 1851 con 110 pasajeros. Así terminó el primer viaje de la Línea de Vanderbilt a California por la ruta de Nicaragua. El viaje entero, desde Nueva York, había durado cuarenta y cinco días divididos así: diez en el Atlántico, veinte en el istmo, y quince en el Pacífico. Uno de los pasajeros describió de la siguiente manera el viaje desde San Juan del Sur a bordo del Pacific. Aunque con tintes de dureza, pinta un gráfico cuadro de la vida a bordo del vapor:

"El alojamiento, o más bien su ausencia, no puede describirse con palabras. Yo he cruzado seis veces el Pacífico, pero nunca antes vi cosa igual en ninguna otra parte. Algunos pasajeros pagaron \$ 200 y \$ 250 dólares. A los tres días ya no había papas; nada de pan fresco; las galletas que nos daban eran viejas, podridas y de tal manera engusanadas que todos los días había que meterlas en la estufa para sacarles y matarles esos bichos; el pescado hedía; las naranjas, en vez de llevarlas a la mesa se vendían en el bar a 12½ centavos; el agua gaseosa costaba cincuenta centavos el vaso . . . En Acapulco no se hizo provisión de carne porque a bordo quedaban todavía unas cuantas reses agonizantes cuya muerte natural anticipaba el matarife uno o dos días solamente. Ocho docenas de gallinas era la provisión original del barco, y cuando ya estábamos a tres días de este puerto (San Francisco) llegaron las cosas al extremo; sólo la dicha de que un pasajero llevara a bordo tres docenas de pollos para venderlos en San Francisco nos salvó de morir de hambre". (12).

-
- (12) *Alta*, 3 de Septiembre de 1851. Hay varias descripciones conocidas referentes a esta primer viaje. Ver el *N. Y. Herald* del 14 de Agosto de 1851; *Alta*, 31 de Agosto, 1, 2 y 3 de Septiembre de 1851; *Stout, Nicaragua*, Págs. 19 - 32. Para descripciones del día y del lago véanse *Seven Years Travels*, Págs. 19 - 27, de Froebel; *Nicaragua, de Squier*, 1:76-117; Joseph N. Allen, *Diaries, 1850 - 51*, Bancroft Library; U. S., *Report of the Isthmian Canal Commission*, p. 108; Childs, *Report of the Survey*, Págs. 30 - 40, 101.

Los pasajeros que yendo de San Francisco a Nueva York desembarcaban del *Pacific* en San Juan del Sur, hacían el viaje más rápido que los que salían de Nueva York para San Francisco. Los 150 pioneros encontraron suficientes mulas en San Juan del Sur para hacer el viaje de doce millas a La Virgen. La compañía de Vanderbilt había terminado el camino que pasaba por entre lomas y cruzaba riachuelos. Fuera de unos cuantos barriales de las primeras cuatro millas, el camino era por lo general parejo y seco. Un hombre emprendedor había construido a mitad del camino una pequeña casa en donde muchos viajeros desmontaban para descansar y comprar frutas. Debido a que el Director no había llegado a La Virgen, la mayoría de los pasajeros se fueron a Rivas en donde aguardaron tres días. El 10. de Agosto llegó el Director y lo abordaron para cruzar el lago y seguir luego río abajo hasta el raudal de El Toro; eso les llevó veintiuna horas. Aquí tomaron bongos y siguieron bajando el río hasta el raudal de Machuca en donde le esperaba el Sir Henry Bulwer. Diez horas después atracaban al costado del *Prometheus*; todo esto en tan sólo cinco días y treinta y cuatro horas y media —de viaje estrictamente dicho— desde el Pacífico. A la mañana siguiente el *Prometheus* zarpó de San Juan del Norte para Nueva York a donde arribó el 12 de Agosto a las 11 de la noche, habiendo durado el viaje desde San Francisco veintinueve días y cinco horas. (13).

La apertura de la ruta del tránsito a través de Nicaragua era sólo la primera etapa del plan de Vanderbilt. Y había logrado hacer esto creando dos organismos separados. La Línea de Vanderbilt, por intermedio de sus agentes, conseguía pasajeros y manejaba los vapores oceánicos que llevaban pasajeros de Nueva York y San Francisco al istmo nicaragüense. Después de pagar los gastos y deducir la comisión entregaba las utilidades netas a los propietarios de los vapores. Con arreglo a la concesión obtenida por la American Atlantic and Pacific Ship Canal Company,

[13] N. Y. Herald, 14 de Agosto de 1851; Fraubel, *Seven Years Travel*, Págs. 106 - 109, Steut, Nicaragua, Págs. 159 - 60.

Vanderbilt creó otro organismo independiente para transportar pasajeros a través de Nicaragua. En Agosto de 1851, la compañía dividió su trabajo de construir el canal y de transportar pasajeros incorporando la Compañía Accesoria del Tránsito a fin de que ésta se hiciera cargo del transporte de pasajeros a través de Nicaragua. Esta compañía no tenía participación económica en ninguno de los vapores. Antes de la salida de éstos entregaba boletos de tránsito para cruzar Nicaragua a los agentes de la compañía que Vanderbilt tenía en Nueva York y San Francisco. Uno o dos días después de que los vapores habían zarpado los agentes pagaban \$ 35 dólares por cada uno de los boletos vendidos, y devolvían los que habían quedado sin venderse. En 1850 - 51 la Compañía Accesoria del Tránsito transportaba a través del istmo por \$ 40 dólares a quienquiera que arribara a las costas de Nicaragua. El Brother Jonathan hizo por cuenta de Edward Mills varios viajes de Nueva York a San Juan del Norte; lo mismo hicieron desde Nueva Orleans los vapores independientes México y Alabama. Muchos barcos de vela llevaron y trajeron numerosos viajeros a puertos nicaragüenses del Atlántico y del Pacífico. Esta política indulgente rigió hasta en Enero de 1852; a partir de entonces la Línea de Vanderbilt prácticamente monopolizó la ruta de Nicaragua. (14).

Las compañías navieras que explotaban la ruta de Panamá vieron el rotundo éxito de Vanderbilt. En Enero de 1851 la Pacific Mail Steamship Company y la United States Mail Steamship Company, que acababan de dejar de competir conviniendo en limitar sus operaciones a las costas ístmicas del Pacífico y del Atlántico, respectivamente, acordaron también promover la venta de boletos para el viaje completo y hacer igual cosa con el acarreo de carga. Huelga

[14] Briggs v. Vanderbilt and Drew, 19 Barbour (Nueva York), 222 (1855); Quimby v. Vanderbilt, 17 Smith (Nueva York), 306 (1858); periódicos de Nueva York, Nueva Orleans y San Francisco, de 1851; Alto, 1o. de Enero de 1852; Nicaragua, Tratados, etc. Convenio Celebrado en la Ciudad de Granada . . . Estableciendo una "Compañía Accesoria del Tránsito" (Granada: Imprenta del Orden, 1852).

decir que en el acto aunaron sus esfuerzos tendientes a desalentar a los viajeros que se inclinaban por la ruta de Nicaragua. Cuando los avisos publicados en el **Alta California** destinados a disuadir a la gente a viajar en el **Pacific** no consiguieron hacerse oír, la **Pacific Mail** fletó al absoluto **Sarah Sands** para zarpar al día siguiente, reduciendo el precio a \$ 100 dólares con camarote y a \$ 60 en tercera clase para competir así con los precios reducidos de la Línea de Vanderbilt. Semanas antes de que el nuevo **Golden Gate** de la **Pacific Mail** zarpara de Nueva York con destino a Panamá por la vía del Cabo de Hornos, en los periódicos estuvieron saliendo detalladas descripciones de las excelencias y el confort del barco. Las compañías **Mail**, rivales de la Línea de Vanderbilt, publicaron también largos artículos enumerando los inconvenientes de la ruta nicaragüense. El siguiente editorial del **Panama Star**, aparecido en Octubre de 1851, es un escrito típico de los esfuerzos hechos para desalentar a los viajeros:

"Tenemos muy fundadas razones para creer que de aquí a seis semanas todo eso habrá terminado, y que los viajeros que van a California o que vienen de allá preferirán los servicios confortables, las facilidades, la seguridad y lo económico de la ruta de Panamá, y no —por querer ahorrarse un par de días en un viaje de más de cinco mil millas— correrse el riesgo de morir de hambre, quedarse sin un centavo, o muy probablemente perder quince días, afrontar en un rancho de cañas y de palmas un sitio de gente enemiga del que para poder escapar uno tendría que abrirse paso por entre una horda de semibárbaros para quienes nada significa hundirle a uno treinta y cinco bayonetas, por no decir nada de tener que sufrir horribles mutilaciones para acabar con la vida de un ser humano... ". [15].

- [15] *Star* (Panamá), 3 de Octubre de 1851; Wright, *San Francisco's Ocean Trade*, Págs. 31 - 33; Kumbia, *The Panama Route*, Págs. 38 - 52; Ernest A. Wiltsee, *Gold Rush Steamers of the Pacific* (San Francisco: The Grabhorn Press, 1938), Págs. 55 - 56; *Alta*, 7 de Julio de 1851.

Si bien las auténticas condiciones de la ruta nicaragüense nunca fueron pero ni parecidas a tan descabellado cuadro descriptivo, la verdad es que el fin de la estación lluviosa causó muchas inconveniencias. En Octubre, por ejemplo, los pasajeros llegados de San Francisco en el **North Star** se encontraron en San Juan del Sur con que todas las mulas habían sido despachadas a La Virgen a traer a los que iban en viaje a San Francisco. Obligados a tener que caminar bajo un torrencial aguacero, se hundían en lodo más arriba de las rodillas, y hasta las mulas que venían con los viajeros de Nueva York se enfangaban hasta la cincha. Tras una espera de cinco días en Rivás, supieron que el vaporcito fluvial se había descalabrado en un raudal. Y habiendo tenido ellos que llegar en bongos a San Juan del Norte, se encontraron con que el **Daniel Webster** era ido ya. El agente de la compañía les prometió embarcarlos en el **Brother Jonathan**, pero al llegar éste su capitán se negó a aceptarles su boleto y les obligó a pagar \$ 100 dólares por pasaje con camarote y \$ 80 en tercera clase hasta Nueva York. Para colmo de males el vapor iba ya hasta los topes y sin suficientes provisiones para el viaje. Once de esos pasajeros describieron al vapor como "una pestilencia ambulante, cuyo pútrido esqueleto venía salpicado de cadáveres y agonizantes, y sólo nos salvamos para quedar como monumentos vivientes de la piedad de Dios, y poder relatar la odisea del viaje". En Nueva York fueron a reclamar a la oficina de Vanderbilt con el objeto de conseguir la devolución del dinero, pero no recuperaron más que los \$ 40 dólares pagados por cruzar el istmo. (16).

Por más esfuerzos que hacían para desalentarlos, y a pesar de las incomodidades que los viajeros tenían que sufrir a través de Nicaragua, más y más buscadores de oro seguían embarcándose en los vapores de Vanderbilt. Para satisfacer la demanda la compañía aumentó el número de sus vapores. A fines de 1851 contaba con el **Prometheus** y el nuevo **Daniel**

[16] N. Y. Herald, 1a. de Diciembre de 1851.

Webster en el Atlántico, y con el **Independence**, el **Pacific** y el **North America**, más los pequeños vapores alquilados **Gold Hunter** y **Seabird**, en el Pacífico. De éstos el Comodoro Vanderbilt era dueño del **Prometheus** y el **Daniel Webster**, y tenía la mitad en el **Pacific** y en el **North America**; R. y G. L. Schuyler habían dado dinero con hipoteca sobre el **Independence**. La Compañía Accesoría del Tránsito llevó el nuevo **Central America**, de 375 toneladas, al Lago de Nicaragua, y en Punta de Castilla había operarios ocupados en ensamblar nuevos vaporcitos de río. [17].

[17] **Briggs v. Vanderbilt and Drew**, 19 Barbour (Nueva York), 222 (1855); **Quimby v. Vanderbilt**, 17 Smith (Nueva York), 306 (1858); **N. Y. Herald**, 2 de Diciembre de 1851.

Los banqueros de Londres niegan dinero

Siendo como era un buen negocio la ruta del tránsito a través de Nicaragua, Vanderbilt volvió su atención al grandioso proyecto de la construcción del canal. Los estudios del Coronel Childs avanzaban a paso de caravana, pero cuando el 9 de marzo de 1852 presentó por fin su informe, las esperanzas renacieron. Decía Childs que la obra era perfectamente factible si se seguía el curso del Río San Juan y se cruzaba en seguida el lago para después cortar el istmo de Rivas hasta la bahía de Brito, un poco al Norte de San Juan del Sur. Calculaba el ingeniero-militar que un canal con 17 pies de profundidad, 50 de anchura en el fondo y 118 en la superficie podría quedar terminado en seis años a un costo de \$ 31.538.319 dólares. El único inconveniente, agregaba el informe, era que la capacidad del canal no permitiría el paso de los más grandes barcos de pasajeros y de guerra, los que requerirían una profundidad de veinticinco a treinta pies, y esto no llenaba las condiciones del contrato canalero suscrito con el gobierno de Nicaragua, el cual contrato estipulaba la construcción de un canal lo suficientemente grande para permitir el paso de buques de todo porte. Childs reconocía el problema, pero argumentaba en su informe que como entre los puertos del Atlántico y del Pacífico de Estados Unidos no traficaban barcos que calasen más de diecisiete pies, la desmedida proporción en que tendría que subir el costo de un canal más profundo sería una inversión extravagante de los fondos de la compañía naviera y que, después de todo, el comercio no exigía una obra de semejante magnitud. (18).

A solicitud de la American Atlantic and Pacific Ship Canal Company, el Presidente Millard Fillmore presentó el informe de Childs al Cuerpo de Ingenieros Topográficos de

(18) Childs, Report of the Survey, passim; U. S., Report of the Isthmian Canal Commission, Págs. 111 - 113; N. Y. Herald, 3 de Diciembre de 1852.

Estados Unidos para que lo estudiara y diera su opinión. El 29 de Marzo de 1852 ese organismo aprobó, con ciertos cambios y modificaciones, la practicabilidad del proyecto. (19).

Tan pronto como la noticia se hizo pública, en la Bolsa de Valores de Nueva York comenzó la especulación comercial de los "derechos canaleros" de la American Atlantic and Pacific Canal Ship Company. Al principio esta compañía había emitido 192 acciones preferentes con valor de \$ 2.000 dólares cada una para cubrir los primeros gastos. Cada una de estas acciones preferentes había sido subdividida en 200 acciones ordinarias de la Compañía Accesoria del Tránsito cuya capitalización nominal se fijó en 40.000 acciones. Los "derechos canaleros" no subdivididos se vendieron primero a \$ 800 dólares aproximadamente, y para fines de Marzo habían subido a \$ 3.600. En medio de ese optimismo general, las acciones de la Compañía Accesoria del Tránsito subieron de \$ 20 a \$ 50 dólares; de esta manera fue que los primeros accionistas de la Canal Company vieron aumentado de \$ 2.000 a \$ 3.000 dólares el valor de sus títulos. (20).

A principios del verano de 1852, cuando el interés por el canal subía de punto en Estados Unidos, Vanderbilt envió a Londres al Coronel Childs con una comisión a presentar su informe a los ingenieros y capitalistas ingleses. A solicitud de Abbot Lawrence, Ministro de Estados Unidos en Londres, Lord Malmesbury encargó al Teniente Coronel Edward Aldrich, del Cuerpo de Ingenieros Reales, y a Mr. James Walker, ingeniero civil de renombre, analizar el informe. El 16 de Julio estos señores presentaron su estudio reconociendo la practicabilidad del proyecto de Childs; pero expresaron su inconformidad con la dimensión que planeaba dársele al canal, y sugerían se le diesen veinte pies de profundidad, pues que eso, argumentaban, sería más indicado para el comercio. (21).

[19] U. S., Report of the Isthmian Canal Commission, p. 113.

[20] Lano, Comodoro Vanderbilt, p. 99.

[21] U. S., Report of the Isthmian Canal Commission, p. 48; N. Y. Herald 3 de Diciembre de 1852.

Los comisionados entonces, justamente alentados, visitaron a los capitalistas londinenses quienes, por primera vez, consideraran que el proyecto estaba ya en una etapa tan avanzada que merecía su atención. Y así fue que en Agosto la casa bancaria Baring Brothers comunicó a la Canal Company las conclusiones de su estudio. Para desconsuelo de esa compañía, los capitalistas rehusaban financiar la obra. Si bien reconocían que el canal sería de inmenso valor para Estados Unidos, sus conclusiones se apoyaban en dos razones fundamentales para demostrar que el proyectado canal no sería ventajoso para los inversionistas ingleses. La primera razón era que un análisis del estudio topográfico señalaba a las claras que el tamaño limitado del canal impediría utilizarlo a casi dos tercios de los buques ingleses que viajaban al Asia y a la costa occidental de Estados Unidos, y ese era precisamente el único tráfico naviero que sirviéndose del canal beneficiaría a Europa. Los cálculos indicaban también que poco o nada del comercio europeo con el Oriente cruzaría el canal, como que la distancia por la vía del Cabo de Buena Esperanza era de unas 1.500 millas menor que por el proyectado canal. Y encima de eso estaba el hecho de que el propuesto alto peaje de \$ 3 dólares por tonelada que se cobraría a los barcos que lo cruzaran resultaba elevadísimo, pues un buque de 1.000 toneladas tendría que pagar \$ 3.000 dólares, suma mayor al promedio de la utilidad que en sus viajes dejaban los buques de ese porte. (22).

Y puesto que la inversión requerida para aumentar la capacidad del canal adaptándolo al tamaño de los buques más grandes probablemente triplicaría su costo, haciéndolo subir a unos \$ 100.000.000 de dólares, los capitalistas londinenses no se atrevían siquiera a hacer una contrapropuesta. Ante tan rotunda negativa, Vanderbilt y sus asociados juzgaron que sería absurdo emprender solos semejante obra. Muerta pues toda esperanza de canal, las acciones de la

(22) U. S. Report of the Isthmian Canal Commission, p. 48; E. G. Squier, *The States of Central America*: . . . (Nueva York: Harper & Brothers, 1858), Págs. 437 - 41; *N. Y. Herald*, 3 de Diciembre de 1852; Lane, *Commodore Vanderbilt*, Págs. 99-100.

Atlantic and Pacific Ship Canal Company bajaron rápidamente a \$ 800 dólares y pronto desaparecieron del mercado. Así fue como el viejo sueño de un paso a la India a través del istmo se retardó medio siglo más. Vanderbilt entonces concentró su atención en el lucrativo negocio del transporte de pasajeros a través de Nicaragua. (23).

[23] Lane, *Commodore Vanderbilt*, Págs. 99 - 100.

Expansión de la ruta

En la primavera de 1852, cuando muchos californianos regresaron cargados de oro a los estados del Este de Estados Unidos, se desbordó hacia el Oeste otra gran marejada de buscadores de fortuna. A fin de satisfacer la creciente demanda de boietos, la línea naviera del Comodoro inauguró en Febrero de ese año un servicio de vapores que quincenalmente salían de Nueva York y de San Francisco. El *Prometheus* zarpó el cinco de Nueva York con 656 pasajeros y el veinte le siguió el *Daniel Webster* con 538. Pero cuando todo parecía ir viento en popa, la compañía de Vanderbilt sufrió su primer revés.

El *North America* partió de San Juan del Sur para San Francisco el 23 de Febrero con 900 pasajeras, el número más grande jamás transportado por esa compañía. A las once de la noche del quinto día de navegación, bajo una espléndida luna y en un mar como de aceite, el capitán, por una razón inexplicable, dejó que el barco encallara unas sesenta millas al Sur de Acapulco. Ordenó en el acto echar máquina atrás; pero resultó lo contrario: el vapor arremetió otra vez y quedó más firmemente embutido en un banco de arena. El pandemónium que al principio reinó entre los pasajeros fue indescriptible hasta que la tripulación logró vencerlos de que el barco no se hundiría; vuelta al fin la calma esperaron con ansiedad que amaneciera. Para el atardecer del día siguiente todos habían llegado a la playa en los botes salvavidas. Las autoridades mexicanas prestaron ayuda requisando todas las bestias de las inmediaciones, y para el 4 de Marzo ya había salido el último de los pasajeros en un viaje de tres días por tierra para Acapulco. Huelga decir que a muchos afectó la intemperie y la falta de provisiones; debido a ello sufrieron amargamente hasta que el buque de vela *Northern Light* los llevó a San Francisco. (24).

[24] *Alta*, 15 de Marzo de 1852.

La pérdida del **North America** fue algo incomprensible. Su capitán lo embancó en una nítida noche de luna en aguas serenísimas y con la costa a simple vista. El señor R. J. Vanderwater, agente de la compañía en San Francisco, publicó una nota explicando que un fenómeno de óptica, con respecto a distancia, le hizo ver la costa más lejana al Capitán Blethen; la compañía de Vanderbilt, por lo visto, aceptó la excusa, como que dejó en su puesto al capitán. Y nunca más en su larga carrera Blethen tuvo otro percance, llegando a ser prácticamente el mejor de todos los capitanes de la costa del Pacífico. (25).

A fin de reparar la pérdida del **North America** y mantener el servicio, la compañía alquiló en San Francisco al **New Orleans** y al **Monumental City** para hacer los viajes a San Juan del Sur hasta que pudiera enviar nuevos vapores por la vía del Cabo de Hornos. Vanderbilt compró el **Lewis** a la desaparecida línea naviera New England Ocean Steamship Company, y en Marzo lo envió a San Francisco. En Abril le siguió el **Brother Jonathan** después de haber sido modernizado con mejores camarotes en primera y nuevos alojamientos para los pasajeros de tercera. Este vapor que había sido de Edward Mills y hacía la travesía Nueva York-Colón, tenía cupo para 750 pasajeros. El Comodoro compró también el **Pioneer** a Spofford, Tileston and Company, después de haber zarpado el vapor para el Pacífico. En el Atlántico agregó el nuevo vapor **Northern Light** para viajes a San Juan del Norte. Era producto de los astilleros de Jeremiah Simonson; tenía cupo para 250 en primera clase, 150 en segunda y de 400 a 500 en tercera. (26).

Vanderbilt contaba ya con cinco vapores en el Pacífico, tres en el Atlántico y uno más que pronto saldría de los astilleros de Simonson. Y se propuso establecer un servicio fijo entre Nueva Orleans y San Juan del Norte. Hasta ese momento los pasajeros de Nueva Orleans dependían de las sa-

[25] Wiltsee, *Gold Rush Steamers*, p. 79.

[26] N. Y. *Herald*, Marzo-Abril de 1852.

lidas irregulares de tres o cuatro vapores y de numerosos veleros que aprovechaban el auge para entrar ellos también en la tapisca. Con el propósito de iniciar la travesía Vanderbilt compró en Baltimore el **Pampero** y quitó el **Daniel Webster** de la ruta de Nueva York. El **Pampero** partió el 1o. de Julio de 1852 para San Juan del Norte, comenzando así sus viajes fijos de cada dos semanas desde Nueva Orleans. El valor del boleto en primera era de \$ 300 dólares, en segunda costaba \$ 250, y en tercera \$ 180. Los anuncios de los periódicos de San Francisco decían ahora: "COMPañIA DE VAPORES VANDERBILT. PARA NUEVA YORK Y NUEVA ORLEANS, VIA NICARAGUA. BOLETOS PARA VIAJE COMPLETO". (27).

Al mismo tiempo que el **Pampero** zarpaba inaugurando la ruta de Nueva Orleans, el primero de los tres nuevos vapores del Pacífico, es decir el **Lewis**, entraba en San Francisco a reemplazar al desaparecido **North America**. Para la primavera el nivel de la marejada de buscadores de oro había subido al tope, así que el agente naviero en San Francisco esperaba con ansiedad la llegada del **Pioneer** y del **Brother Jonathan**. El capitán del **Pioneer**, dándose cuenta de la falta que hacía su barco, se apuró para hacerlo entrar en servicio cuanto antes. Y hasta tanto llegó su afán que probablemente se le fue causa de la calamidad que luego sucedió.

Tras de doblar el Cabo de Hornos se encontraba el **Pioneer** tomando carbón en la bahía de Talcahuano, Chile, cuando un ventarrón le hizo arrastrar las anclas y encallar en una escollera. La avería le abrió una vía de agua tan grande que hasta llegar a Panamá no dejaron de trabajar las bombas. No obstante lo cual su capitán resolvió llevarse así hasta San Juan del Sur, en donde lo llenó de pasajeros para San Francisco. Habiendo salido de Acapulco la máquina del **Pioneer** dejó de funcionar y el capitán descubrió que ya no tenía carbón y que, además, a la hélice se le habían desprendido dos aletas. En tan triste situación, sin hé-

(27) *Picayune*, 18 de Julio de 1852.

lice y sin carbón, una mar gruesa comenzó a llenar de tanta agua al barco que las bombas no daban abasto. Para evitar un naufragio, el capitán lo varó en la bahía de San Simón, unas 200 millas al Sur de San Francisco. Dichosamente, el vapor **Seabird**, que iba para San Diego, se arrió al **Pioneer** y tomando a todos los pasajeros los llevó a San Francisco. (28).

Con éste ya eran dos los vapores que perdía la Compañía de Vanderbilt, y ambos por culpa de sus capitanes. Las compañías Mail se apresuraron a dar publicidad a esto en los periódicos; mas ello no impidió que la gente siguiera viajando vía Nicaragua. El **Brother Jonathan** llegó en Septiembre sin contratiempos y ocupó su puesto en el Pacífico; Vanderbilt puso en el Atlántico su nuevo vapor **Star of the West** valorado en \$ 250.000 dólares. Los vapores que en el otoño zarparon de Nueva York llevaban con frecuencia más de 500 pasajeros. El aumento del número de emigrantes eliminó la necesidad de competir entre las rutas de Nicaragua y Panamá, y a fines del otoño los precios de todas las líneas navieras subieron hasta muy cerca de \$ 300 dólares en primera clase, \$ 270 en segunda y \$ 200 en tercera. Entonces Vanderbilt bajó a \$ 150 dólares el pasaje en tercera. Aun cuando en 1851 sólo 1.931 pasajeros habían hecho el viaje a California por la vía de Nicaragua, contra 15.464 por Panamá, para fines de 1852 las cifras revelaban que 10.563 habían preferido la vía de Nicaragua, y 21.263 la de Panamá. Para diciembre de 1852 podía hacerse en veintitres días y medio el viaje de San Francisco a Nueva York, y la consigna de "a la cabeza de cualquier otra línea" era el grito de guerra que la Compañía de Vanderbilt ponía en sus anuncios. Aunque su proyecto de construir el canal había fracasado, el magnate naviero podía mirar con orgullo el éxito de su ruta de tránsito a través de Nicaragua. (29).

(28) *Alta*, 21 de Agosto de 1852.

(29) *Alta*, 23 de Diciembre de 1852; *N. Y. Herald*, 8 de Marzo, 16 de Mayo, 16 de Junio, de 1852; Eri B. Hulbert and William W. Walker, "Land of Gold; An Ill-fated Journey to California via Nicaragua made by Eri B. Hulbert and William W. Walker in 1852", Bancroft Library; Apéndice B.

Cómo se viajaba en aquellos vapores

Poca era la diferencia que había entre los vapores de la Compañía de Vanderbilt y los de la ruta de Panamá. En efecto, aunque diferentes en algunos detalles, todos eran de construcción muy semejante. Un vistazo a la excelente colección de dibujos de Erik Heyl titulada **Early American Steamers** muestra a las claras tal similitud. Con excepción del puente de mando que se proyectaba un poco adelante de la mitad del barco, la cubierta superior corría limpiamente de la proa a la popa. Las escaleras de atrás y de adelante del puente de mando daban acceso a los pisos de abajo. La escalera más cercana a la proa conducía al castillo de proa que alojaba a la tripulación. El propio puente de mando servía de alojamiento a los oficiales y también de cuarto de navegación, y a veces daba cabida a un salón de fumar para uso exclusivo de los hombres. El comedor, que era un estrecho salón a lo largo de dos terceras partes del vapor, estaba bajo la cubierta superior. Claraboyas y ventiladores dejaban pasar la luz y renovaban el aire del comedor. *Los pasajeros de primera y de segunda se reunían allí, no sólo para comer sino también para leer, escribir cartas y conversar, especialmente cuando el relente los obligaba a abandonar la cubierta superior.*

Las puertas en hileras de los costados del salón conducían a los camarotes de primera. Había en cada uno de éstos dos o cuatro literas más una alacena encojinada en que podía acomodarse a otro pasajero; los camarotes tenían espejo, lavamanos, botellas de agua y vasos, y también espacio para las maletas. Estos camarotes eran alfombrados y las literas tenían cortinillas que daban cierta privacidad al ocupante, y por una claraboya los refrescaba la brisa marina. Los camarotes de segunda se diferenciaban solamente en que tenían hasta cincuenta literas con cortinillas que las separaban. Por otra parte, los pasajeros de segunda tenían

iguales privilegios que los de primera; comían de lo mismo, aunque a veces los hacían comer después de aquéllos. A menudo daban a los pasajeros de primera y de segunda boletos de color blanco o verde para que fueran al comedor en orden alterno. Un día iban primero los de boleto blanco, y otro los de boleto verde.

En la cuadra de los de tercera clase, ubicada debajo del comedor y muy en lo profundo del vapor, iba la mayor parte de los pasajeros. Ringleras de camastros llenaban el recinto desde el piso al cielo raso, y allí los pasajeros vivían en alboroto y confusión sin visos de privacidad ni separación de sexos. Los camastros estaban colocados en hileras de tres en fondo por tres de alto, y la distancia entre uno y otro vecino de arriba y abajo, era de dos pies. Los camastros no eran más que un pedazo de lona tesada entre marcos de madera de seis pies de largo por dieciocho pulgadas de ancho. El ocupante del camastro más distante del pasillo tenía que encaramarse o bajarse de él pasando sobre dos personas. Los pasajeros de tercera debían llevar su propia cobija y a veces hasta sus cubiertos. A la hora de comer se alineaban frente a la puerta de la cocina para llenar sus platos y tazas. Muchos comían acostados en sus camastros o de pies en los pasillos.

Los pasajeros para quienes la vida a bordo era monótona aun en condiciones óptimas, buscaban la mejor manera de matar el tiempo. Muchos iban pertrechados de montones de periódicos y libros para pasársela leyendo, mientras que otros tendían las velas de su fantasía llevada por las volutas de humo de sus cigarros. Nutridos grupos de bebedores de cidra, cerveza, vino o coñac —enfriados con hielo— se juntaban alrededor del bar a discutir graves problemas de política, o simplemente les daba por contarse cuentos. A veces los aficionados a la música entretenían a los pasajeros con melodías o canciones. Los tahures nunca faltaban con sus naipes y ruletas en las mesas de comer, siempre que no hu-

biera comensales, o bien se refugiaban en los camarotes cuando el capitán del barco prohibía los juegos de azar en público.

La comida era el pasatiempo favorito. Al sonar la campanilla que la anunciaba, los pasajeros se lanzaban en tropel a la mesa empujándose en las escaleras. La calidad del condumio variaba con las estaciones del año y con el número de pasajeros a bordo. Llevaban los vapores cierta cantidad de reses, carneros, cabras, pollos y puercos vivos en corrales y chiqueros que tenían en cubierta, así como también peces, cangrejos y langostas en agua de mar. Se abastecían además los barcos de frutas tropicales en el istmo; pero éstas rara vez duraban todo el viaje. A los pasajeros de tercera clase apenas si les daban a probar las carnes y vegetales frescos. Consistía su dieta más que todo de papas, pan, pescado, puerco salado y café. Muchos pasajeros se quejaban del viaje, alegando que tres veces al día se les daba galletas y puerco engusanados; ésto para mencionar sólo dos de los muchos reparos que hacían.

La mayor parte de las incomodidades sufridas a bordo eran consecuencia de atestar de pasajeros el vapor, cosa que fue la regla más que la excepción durante los primeros años de explotación de las rutas. Muchos pasajeros de tercera carecían hasta de un simple camastro en que dormir, al extremo de que tenían que echarse sobre un rollo de cuerdas o un tablón en la cubierta. Así las cosas, las condiciones sanitarias tenían por fuerza que ser calamitosas, y no fue rara la vez en que cuatro escusados sirvieran para más de 300 pasajeros. En los días tórridos de verano el compartimiento de tercera y hasta los camarotes de clases superiores eran insufribles, de manera que por las noches podíase ver en el comedor y la cubierta superior un revoltijo de brazos y piernas, en donde hombres, mujeres y niños, tendidos en completa promiscuidad, colmaban el barco meciéndose unos en hamacas colgadas de los aparejos o cualquier gancho y otros

tumbados en las escaleras y pasillos. El mareo era regla universal a bordo, y con frecuencia los infelices que forcejaban por alcanzar la barandilla pasando por entre aquella masa humana no llegaban a tiempo . . . El limitado espacio del vapor sólo permitía llevar agua potable, de suerte que el baño allí era cosa de otro mundo. En consecuencia, los pasajeros se encontraban pronto viviendo en su propio jugo, lo que, por supuesto, ocurría más en tercera clase que en las otras. En tales condiciones, cualquiera que se enfermara contagiaba a sus vecinos, y así las epidemias de fiebre amarilla y cólera no eran raras. Huelga decir que la mayoría de los pasajeros esperaba con ansiedad el final de aquellos primeros viajes. (30).

- (30) Oscar Lewis, *Sea Routes to the Gold Fields, the Migration by Water to California in 1849 - 1852* (Nueva York: Alfred A. Knopf, 1949), págs. 22 - 37. Franklin Langworthy, *Scenery of the Plains, . . . Travels in the Cities, Mines, and Agricultural Districts-Embracing the Return by the Pacific Ocean and Central America, in the Years 1850, '52 and '53* (Ogdensburgh: Hitchcock & Tillotson, 1855), págs. 251-54; E. S. Capron, *History of California, . . . with a Journal of the Voyage from New York, via Nicaragua, to San Francisco, and Back, via Panama* (Boston: John P. Jewett & Co., 1854), págs. 247 - 48; Kemble, *The Panama Route*, págs. 121 - 23; Alexander Holinski, *La California et Les Routes Interocéaniques* (Bruxelles: A. Labrous et Compagnie, 1853), págs. 250 - 51; Fish Family Papers, Bancroft Library; John Charles Duchow, *The Duchow Journal; a Voyage from Boston to California, 1852* (Mallette Dean, 1959), passim.