



COLECCION CULTURAL  
BANCO DE AMERICA

# La Ruta de Nicaragua

N972.85

N583

1976



G O S T A R I C A

DERECHOS RESERVADOS POR EL FONDO DE  
PROMOCION CULTURAL — BANCO DE AMERICA — 1976

Impreso en los talleres de Papelera Industrial de Nicaragua, S. A. — (PINSA).



Digitalizado por: **ENRIQUE BOLAÑOS**  
F U N D A C I O N  
[www.enriquebolanos.org](http://www.enriquebolanos.org)

## FONDO DE PROMOCION CULTURAL BANCO DE AMERICA

La Junta Directiva del Banco de América, consciente de la importancia de impulsar los valores de la cultura nicaragüense, aprobó la creación de un Fondo de Promoción Cultural que funcionará de acuerdo a los siguientes lineamientos.

- 1.— El Fondo tendrá como objetivo mediato la promoción y desarrollo de los valores culturales de Nicaragua; y
- 2.— El Fondo tendrá como objetivo inmediato la formación de una colección de obras de carácter histórico, literario, arqueológico y de cualquier naturaleza, siempre que contribuyan a enriquecer el patrimonio cultural de la nación. La colección patrocinada por el Fondo se denominará oficialmente como "Colección Cultural-Banco de América".

El Fondo de Promoción Cultural, para desempeñar sus funciones, estará formado por un Consejo Asesor y por un Secretario. El Consejo Asesor se dedicará a establecer y a vigilar el cumplimiento de las políticas directivas y operativas del Fondo. El Secretario llevará al campo de las realizaciones las decisiones emanadas del Consejo Asesor.

El Consejo Asesor del Fondo de Promoción Cultural está integrado por:

Dr. Alejandro Bolaños Geyer

Don José Coronel Urtecho

Dr. Ernesto Cruz

Don Pablo Antonio Cuadra

Dr. Ernesto Fernández Holmann

Dr. Jaime Incer Barquero

Don Orlando Cuadra Downing, Secretario



## NOTA EXPLICATIVA

EL FONDO DE PROMOCION DEL BANCO DE AMERICA agradece de manera especial al Profesor David I. Folkman, Jr. y a la University of Utah Press, por su gentil permiso para la traducción y publicación de la obra, La Ruta de Nicaragua, que viene a enriquecer la Serie Histórica de la Colección Cultural-Banco de América.

El acucioso estudio del Profesor Folkman viene a llenar un vacío de información, del que adolecíamos, sobre el Tránsito a través de Nicaragua, tanto en su aspecto histórico y político como social y económico, siendo, por lo tanto, una valiosa contribución para el mejor conocimiento de esa época de nuestro acontecer histórico.

La versión al español del original inglés, The Nicaragua Route, fue magistralmente realizada por el notable traductor Don Luciano Cuadra.

**LA RUTA DE NICARAGUA**  
**(El Tránsito a Través de Nicaragua)**



**Octavo volumen de las publicaciones de la Universidad de Utah acerca del Lejano Oeste americano, bajo la dirección editorial del Centro de Estudios del Lejano Oeste americano, Don D. Walker, Editor General.**



**LA RUTA DE NICARAGUA**  
**(El Tránsito a Través de Nicaragua)**

por

David I. Folkman, Jr.

TRADUCCION AL ESPAÑOL

Por LUCIANO CUADRA

University of Utah Press

Salt Lake City, Utah.



Copyright (c) 1972 by the University of Utah Press  
Standard Book Number 0-87480-032-3  
Library of Congress Catalog Card Number 73-180827  
Printed in the United States of America  
All rights reserved  
Printed by special permission graciously  
granted by the University of Utah Press  
and David I. Folkman, Jr. to the Cultural  
Promotion Fund of Banco de América.



## PREFACIO

El gran éxodo hacia el Lejano Oeste americano que se inició a raíz del descubrimiento allá del oro en 1848 ha cautivado la atención de muchos de los historiadores del Oeste. Bastante se ha escrito sobre la travesía alrededor del Cabo de Hornos, también sobre el viaje por tierra estadounidense de costa a costa, y del que se hacía a través de Panamá. Los historiadores han prestado igualmente considerable atención a la disputa sostenida por Estados Unidos con Gran Bretaña respecto de su posición política, económica y estratégica en la América Central, así como también a las actividades del filibustero William Walker en esa región. En todo lo escrito sobre esto, por más que se han hecho algunas referencias al tema, nunca se ha relatado la historia completa de la ruta del tránsito a través de Nicaragua. El propósito de este trabajo es reunir las piezas dispersas de esa historia y ensamblarlas dentro de un cuadro que tenga sentido y ponga de relieve el importante papel que desempeñó la ruta del tránsito de Nicaragua en aquellos días del éxodo que provocó el oro encontrado en California.

En la Biblioteca Bancroft y en la Biblioteca de la Universidad de California, en Berkeley, hallé la mayor parte de la documentación para realizar este trabajo. También me fueron de gran utilidad la Biblioteca Henry E. Huntington, de San Marino, California; la Biblioteca del Congreso y la Fundación Hispánica, de Washington, D. C.; la Biblioteca del Estado de California en Sacramento; la Colección de Transportes Hopkins de la Biblioteca de la Universidad de Stanford, en Palo Alto, California; la Biblioteca Sutro de San Francisco, California; la Biblioteca de Estudios Mesoamericanos, de la Universidad de Tulane, en Nueva Orleans, Luisiana; la Biblioteca de la Universidad de Brigham Young, en Provo, Utah; y la Biblioteca de Leyes y el Departamento de Documentos Gubernamentales de la Biblioteca Marriot de la Universidad de Utah. Debo expresar mi profundo agradecimiento por

todo lo que estas instituciones me facilitaron y por la gentil ayuda que sus empleados me prestaron.

Quiero asimismo manifestar mi aprecio a la Public Record Office, de Londres, Inglaterra; al National Archives and Record Service, de Washington, D. C.; a la State of New York Court of Appeals Library y a la New York State Library, de Albany; a la New York Public Library, así como a la New York Historical Society de la ciudad de Nueva York por toda la documentación y datos que estas instituciones pusieron en mis manos para que pudiera llevar a cabo mi obra.

En mis años de investigación fueron muchas las personas que me prestaron su valiosa ayuda y asesoramiento. Estos servicios se los debo a las siguientes personas: Robert H. Becker, Dr. John B. Tompkins, y al personal de la Bancroft Library; Profesor John H. Kemble; Profesor Frederick Merk; al Profesor Wheaton J. Lane; Profesor Ralph W. Hidy; Profesor William J. Griffith; Profesor Mario Rodríguez; Profesor Carlos Meléndez de la Universidad de Costa Rica; Profesor Roger M. High; a Timothy A. Brown, Arthur M. Richardson y al personal del Government Documents Department de la Biblioteca de la Universidad de Utah. De singular utilidad me fue la cooperación del señor Erik Heyl quien me facilitó los dibujos de vapores que figuran en su libro **Early American Steamships**.

Al igual que muchas monografías, gran parte de este libro fue escrito como tesis. Por la ayuda que me prestaron rindo las gracias y manifiesto mi aprecio a los miembros de mi comité superior de la Universidad de Utah: Profesor C. Gregory Crampton por la manera en que, como presidente de mi comité, dirigió las actividades, al Profesor A. Russell Mortensen, al Profesor Alfred A. Cave, al Profesor David E. Miller, y al Profesor Phillip C. Sturges. Las facilidades para terminar las investigaciones y la copia de este manuscrito se las debo al Departamento de Historia de la United States Air Force Academy, institución que me permitió durante seis meses realizar mi trabajo a tiempo completo como investiga-

dor asociado. Este lapso fue el catalizador necesario para llevar a feliz término la obra.

Y finalmente, con rendida gratitud debida a la constante y completa ayuda que dedicó al cuidado de nuestros cinco niños, y a la lectura de muchos borradores, reitero aquí mi amor a mi esposa Donna R. Folkman.

## INTRODUCCION

"¡El paso a la India!  
Luchas de cuántos capitanes, narraciones de cuántos ma-  
rineros muertos,  
acuden a mi mente y luego se deslíen  
como nubes y arreboles del impalpable cielo". (1).

Hasta mucho tiempo después de que Colón saliera rumbo al Oeste en busca del "paso a la India", la tierra del Quersoneso de Oro fue una formidable barrera plantada en el camino de la soñada ruta. Si bien un sinnúmero de exploradores habían tendido velas hacia el Norte y hacia el Sur en busca de un estrecho secreto, sus intentos acabaron por forjar el sueño de establecer comunicación a través del istmo que dividía los océanos Atlántico y Pacífico, sueño que nació en 1513 cuando Balboa descubrió el Océano Pacífico.

Los ingenieros españoles, movidos por la necesidad de transbordar a través de los istmos de Panamá, Nicaragua y Tehuantepec las riquezas recién descubiertas, dieron al sueño visos de practicabilidad instando a sus soberanos a construir un canal de mar a mar. En 1551 el cronista español López de Gómara escribió sobre la posibilidad de abrir cualquiera de esas tres rutas, y pidió a Carlos V emprender la obra para gloria de España. En su obra **Historia General de las Indias**, dice que si bien las montañas cierran el paso, España cuenta con brazos para partirlas. (2).

Pero no obstante los ruegos, España se limitó a hacer estudios topográficos del terreno. Alexander von Humboldt, el renombrado hombre de ciencias alemán, renovó el interés

(1) Walt Whitman, "Paso a la India", Obras Completas.

(2) López de Gómara, **Historia General de las Indias**, II Parte.

en esos planes cuando en los años de 1799 a 1804 viajó extensamente por varios países hispanoamericanos haciendo acopio de datos científicos que publicó más tarde. Basado en sus estudios llegó a la conclusión de que era posible construir un canal interoceánico por cualquiera de los cinco lugares que indicó. De ellos dijo que "el istmo de Nicaragua y el de Cupica (conocido ahora con el nombre de Darién), me han parecido siempre los más a propósito para la construcción de un canal de gran tamaño". (3).

Fundándose en la idea de Humboldt, a poco de terminada la campaña peninsular de 1813, una de las primeras disposiciones legislativas de las recién instaladas Cortes españolas fue decretar la construcción en la América Central de un canal interoceánico navegable para buques de todo porte. Pero ese fugaz estallido de entusiasmo se apagó cuando a principios de 1814 Fernando VII encarceló a los líderes liberales de las Cortes. Engolfada como estaba la monarquía española en la guerra de independencia con las naciones hispanoamericanas, el proyecto de comunicación interoceánica se escapó de las manos españolas en la era del capitalismo que entonces comenzaba a dar sus primeros pasos.

En toda la primera mitad del siglo XIX el proyecto canalero siguió dominando el pensamiento de los visionarios. Empresas estadounidenses, inglesas y holandesas se disputaban la oportunidad de realizar la obra. Y llegó el año de 1848 cuando James W. Marshall descubrió oro en el Río Americano, en California. La noticia de este descubrimiento lanzó a millares de buscadores del precioso metal en frenética carrera hacia allá. Así nació la nueva era de interés en el istmo. Aunque sin olvidarlo del todo, el sueño del canal pasó a segundo plano cuando ciertos hombres de empresa entraron a competir por las utilidades que dejaba el trans-

(3) Extracto de "Humboldt Personal Narrative of Travels, v. 6, partes 1 y 2, Págs. de la 239 a la 300, in U. S., Congress, House, John A. Rockwell, Report on Canal or Railroad between the Atlantic and Pacific Oceans, 30 th. Cong., 2d. Sess., 1848 - 49, H. Rept. 145, pp. 34 - 61.

porte de pasajeros de Nueva York a San Francisco a través del istmo centroamericano. Y este negocio que duró más de veinte años fue causa de una de las más interesantes fases de la historia de la llamada fiebre del oro. Si bien los primeros cazadores de fortuna probaron numerosas rutas a través del istmo, sólo dos estaban destinadas a ser permanentemente transitadas: la de Nicaragua y la de Panamá. En la copiosa literatura de la fiebre del oro la ruta de Panamá ha sido objeto de atención bien merecida, así como también el viaje que por tierra se hacía cruzando el territorio estadounidense y por agua doblando el Cabo de Hornos. Mas en todos esos escritos, pese a las muchas referencias al respecto, jamás se ha dado su debido lugar a la importancia que en esa misma época tuvo la ruta del tránsito a través de Nicaragua. El propósito de este libro ha sido juntar en un solo haz dichas referencias a fin de dar una visión completa y significativa de la historia de la ruta del tránsito por Nicaragua hacia los campos auríferos de California.