

CAPITULO 7

La Central American Transit Company

Reábrese la ruta

Después de haberse malogrado los contratos para llevar el correo siguieron dos años de infructuosas negociaciones. Monsieur Félix Belly reapareció en escena, como también una compañía francesa rival y el representante de la British House of Croskey con un plan para llevar y traer de Australia el correo del Reino Unido cruzando Nicaragua. Pero nada de eso se hizo realidad. La American Atlantic and Pacific Ship Canal Company seguía en la brega a pesar de sus numerosos reveses. Tras de fallarle tres diferentes contratos, sus directores obtuvieron el 2 de Abril de 1860 uno provechoso otorgado por Nicaragua; pero las ratificaciones no se canjearon sino hasta el 12 de Julio de 1861. En conformidad con sus disposiciones ambas partes renunciaron a todos sus derechos o intereses prescritos en todos los anteriores contratos firmados a partir de 1849. Nicaragua reconoció a la compañía como entidad legal bajo la razón social de Central American Transit Company integrada por su Presidente John P. Yelverton, H. G. Stebbins, Nathaniel H. Wolfe, padre, y otros socios. La compañía obtuvo un privilegio exclusivo de tránsito por cincuenta años, después de cuyo lapso todos sus bienes pasarían a poder de Nicaragua. Por este privilegio la compañía se comprometía a pagar a Nicaragua \$ 200.000 dólares en acciones gratis de su capitalización de \$ 3.000.000 de dólares, \$ 1.50 de dólar por cada pasajero que cruzase el istmo, \$ 3.000 dó-

tares por el uso del camino carretero de La Virgen a San Juan del Sur, y \$ 35.000 dólares por el uso de los muelles, vapores, y otros bienes pertenecientes al antiguo tránsito. Comprometíase además la compañía a abrir la ruta seis meses después de la fecha de ratificación, conviniendo ambas partes en que razones de fuerza mayor, como decir terremotos, guerra, o naufragio de vapores ameritarían la extensión del plazo concedido. (1).

A pesar de haber al fin obtenido la ratificación de su contrato para reabrir la ruta, la Central American Transit Company tenía ante sí todavía muchas dificultades que vencer. La guerra filibustera y los años de descuido habían dejado las propiedades en un lamentable estado de deterioro. Uno solo de los vapores, el **Virgen**, estaba en condiciones de uso; el camino La Virgen-San Juan del Sur y sus puentes estaban intransitables, y las diligencias inservibles; las edificaciones y los muelles yacían en ruinas. Debido a la dificultad de conseguir dinero y comprar materiales en esos días de la guerra civil de Estados Unidos, el agente de la compañía no pudo llegar a Nicaragua a pagar la cuota inicial y comenzar los trabajos de reparación sino hasta en Enero de 1862. Puesto que los seis meses de plazo habían expirado, y que el gobierno insistía en recibir el pago en oro, pasaron cuatro meses más sin poder hacerse nada. De las consiguientes pláticas para llegar a un acuerdo salió que Nicaragua recibiría \$ 5.000 dólares en oro el 5 de Mayo de 1862, y entregaría las propiedades del tránsito en el entendimiento de que, debido a circunstancias imprevistas, la compañía obtendría una extensión de diez meses. (2).

- (1) Manning, *Central America, 1851 - 1860*, Págs. 742 - 44, 756, 764, 820, 846-905; Jesús Rocho, *Código de Legislación de la República de Nicaragua en Centro-América, 1821 - 1863* (Managua: Imprenta de "El Centro-Americano", 1873), p. 134; de Dimitry a Pérez, 2 de Abril de 1861, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 12, Vol. 6; *British and Foreign State Papers*, 51:914-24.
- (2) *New York Times*, 28 de Enero de 1858; de Dickinson a Seward, 14 de Enero de 1862, 13 de Febrero de 1862, 9 de Junio de 1862, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 13, Vol. 7.

Aún después de haber comenzado los trabajos en el istmo, acontecimientos de fuerza mayor continuaron azotando a la compañía. El viejo vapor **Virgen** encalló durante un chubasco, se le puso a flote, pero comenzó a hacer agua y al fin se hundió para no ser recobrado nunca más. El bergantín **Mistry**, en viaje de Nueva York cargado de herramientas, maquinarias, vagones y otros materiales, se hundió también en una tempestad antes de llegar a Nicaragua. Pero, pese a todo, los trabajos continuaron y ya para Octubre de 1862 estaban terminadas las obras esenciales para reabrir el tránsito. Obreros nicaragüenses habían reparado el camino carretero San Juan del Sur-La Virgen, con excepción de unos puentes. El 4 de Octubre el Capitán George B. Slocum entró al Lago de Nicaragua con el nuevo vapor de ruedas laterales **San Juan**, de 317 toneladas y con capacidad para llevar 800 pasajeros con su equipaje. De los nuevos talleres de Punta de Castilla el 19 de Octubre echaron al agua el vapor de río **City of Granada**. Entre tanto, la compañía había hecho arreglos con M. O. Roberts para que sus vapores **America** y **Moses Taylor** hicieran viajes a Nicaragua, el primero desde Nueva York y el segundo desde San Francisco. (3).

Después de cinco años de fastidiosas demoras, la Central American Transit Company pudo al fin reabrir la ruta de Nicaragua. El 21 de Octubre de 1862, el **Moses Taylor** zarpó de San Francisco con 550 pasajeros. Tres días después el **America** salió de Nueva York con 564 que iban a California. No se esperaba la llegada de tantos. Con sólo un vapor de río y uno del lago y con insuficientes bestias para el camino, los pasajeros no sólo no llegaban a tiempo para hacer los enlaces con los vapores sino que se veían obligados a caminar las doce millas que había entre La Virgen y San Juan del

(3) De Dickinson a Seward, 9 de Junio de 1862, de Dickinson a Riottee, 10 de Septiembre de 1862, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 13, Vol. 7; Declaración de Henry Bainbridge, 7 de Julio de 1863, Declaración de George B. Slocum, 22 de Junio de 1863, Declaración de Raymond K. Weed, 23 de Julio de 1863, Declaración de Denton Fletcher, 3 de Julio de 1863, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 14, Vol. 8; **New York Times**, 10 de Agosto de 1862; **San Francisco Bulletin**, 12 de Agosto de 1862.

Sur. Igual que en el pasado, los pasajeros que iban a California desembarcaban en El Castillo y orillaban el raudal mientras el vaporcito se abría paso por entre las rocas y aguas turbulentas. En consecuencia, los pasajeros en viaje a Nueva Orleans y Nueva York se pasaban cinco días cruzando el istmo, y ocho los que iban a California. 14).

Así las cosas, los que esperaban hacerle una recia competencia al monopolio de Panamá vieron pronto frustradas sus esperanzas. Dos años más pasaron para que los vapores pudieran salir regularmente a Nicaragua. A fines de Noviembre M. O. Roberts hizo saber al público que debido a las malas condiciones de la ruta sus vapores harían temporalmente la travesía a Panamá. El 28 de Noviembre el ministro de relaciones exteriores de Nicaragua notificó al agente general de la *Central American Transit Company* que, a causa de la falta de cumplimiento del contrato por parte de la compañía, le sugería concertar un contrato suplementario. Pero en vista de que las condiciones propuestas cercenaban la concesión original y de que el agente no tenía autorización para actuar en tal caso, pidió tiempo para consultar con la oficina de Nueva York. Al día siguiente el gobierno de Nicaragua emitió un decreto declarando anulado el contrato con la compañía. Decía el decreto que la compañía, no habiendo cumplido las cláusulas del contrato, lo había perdido automáticamente. Daba entre sus razones la de que la compañía no había puesto el suficiente número de vapores ni medios de transporte terrestre para reabrir la ruta el 19 de Octubre de 1862, fecha final de los dieciseis meses de extensión concedidos. Reconocía que poco después de esa fecha los pasajeros habían cruzado el istmo, pero también alegaba que las facilidades del tránsito eran inadecuadas. Y aun cuando insistía en la invalidez del contrato, el decreto aceptaba que

14) De Dickinson a Seward, 12 de Diciembre de 1862, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 13, Vol. 7; Declaración de J. Denton Fletcher, 3 de Julio de 1863, y George B. Slocum, 22 de Junio de 1863, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 14, Vol. 8; *San Francisco Bulletin*, 28 de Noviembre de 1862; *New York Times*, 21 de Noviembre de 1862.

la compañía siguiera operando por tres meses más en la espera de llegar a un nuevo acuerdo. (5).

A pesar de habersele anulado el contrato, la Central American Transit Compay continuó haciendo mejoras en el istmo. De los talleres de Punta de Castilla salieron dos nuevos vapores de río, y para el camino La Virgen-San Juan del Sur llegaron cincuenta diligencias. En Enero la línea naviera de M. O. Roberts anunció que el 14 de Marzo de 1863 el **America** o el **Illinois** saldría para Nicaragua a enlazar con el **Moses Taylor**, que hacía la travesía del Pacífico. Confiada en que impondría su razonamiento, la compañía dejó pasar la prórroga de tres meses sin mandar un comisionado a hacer nuevos arreglos para el tránsito. En vista de que se acercaba la fecha del plazo fijado y que nadie de la compañía se presentaba, el 20 de Febrero de 1863 el Congreso de Nicaragua decretó la anulación del contrato. El congreso notificó al ministro americano que el 2 de Marzo el gobierno tomaría posesión de las propiedades y de la ruta del tránsito. En esa fecha soldados nicaragüenses, bajo protesta de los agentes de la compañía, se apoderaron por la fuerza de sus vapores y demás bienes. Como se esperaba que en esos días llegarán pasajeros, el 14 de Marzo las autoridades nicaragüenses liberaron los bienes bajo fianza a fin de permitir el tránsito ese día. (6).

La directiva de la compañía replicó enviando un comisionado a Nicaragua y dirigiendo un memorial al presidente de Estados Unidos. En él decían los navieros que el procedi-

-
- (5) *New York Times*, 29 de Noviembre de 1862; *San Francisco Bulletin*, 26 de Noviembre de 1862; Declaración de Isaac C. Haradon, 20 de Julio de 1862, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 14, Vol. 8; Decreto de Nicaragua, 29 de Noviembre de 1862, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 13, Vol. 7.
- (6) *San Francisco Bulletin*, 22 de Enero, 20 de Abril de 1863; *New York Times*, 31 de Enero de 1863; Decreto de Nicaragua, 20 de Febrero de 1863, de Zaledón a Clay, 28 de Febrero de 1863, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 13, Vol. 7; Declaración de George B. Slocum, 22 de Junio de 1863, Declaración de Henry Bainbridge, 7 de Julio de 1863, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 14, Vol. 8.

miento de Nicaragua era injusto e ilegal, y pedía que el gobierno americano interviniera en la restitución de los bienes y en la revalidación del contrato. El Departamento de Estado recibió también informe del caso enviado por el ministro americano, Thomas E. Clay. Este, sin embargo, daba la razón a Nicaragua justificando lo ocurrido como consecuencia de la irresponsabilidad de la compañía. El Secretario de Estado William H. Seward trasladó a Clay a Honduras y nombró a Andrew B. Dickinson nuevo ministro en Nicaragua para que éste estudiara el caso. Dijo a Dickinson que aun cuando el gobierno no podría mirar con indiferencia ninguna acción ilegal contra ningún ciudadano americano, el presidente había resuelto abstenerse por de pronto de emitir un juicio definitivo sobre la controversia. Seward dio instrucciones a Dickinson para que investigara los pro y contra de la cuestión, y que hiciera saber a Nicaragua que si bien el presidente no desautorizaba el criterio de Clay, no podía apoyarlo hasta no tener información más completa. Dio poderes a Dickinson para usar sus buenos oficios en pro de un arreglo, advirtiéndole que no prometiera nada en nombre de Estados Unidos. [7].

Dickinson llegó a León el 10. de Mayo e inmediatamente pasó a informar a las autoridades competentes respecto de su misión. En las pláticas que se efectuaron se excedió en sus instrucciones poniéndose abiertamente de parte de la compañía; sostenía que el contrato seguía en vigor. Como se esperaba que alrededor del 10 llegaran los vapores de M. O. Roberts con pasajeros, Dickinson dispuso que los empleados de la Central American Transit Company siguieran utilizando los bienes de la compañía para hacer el tránsito, y él personalmente vio que se realizaran las operaciones. Minuciosas pesquisas que se hicieron revelaron que la situación del país era muy inestable. El 12 de Febrero de 1863, justamente antes de la anulación del contrato de la Central American Transit

[7] De Seward a Dickinson, 18 de Abril de 1863, Archivos Nacionales, Microcopia No. 77, Rollo 28, Vol. 16; de Clay a Seward, 13 y 25 de Marzo de 1863, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 13, Vol. 7.

Company, la guerra estalló entre El Salvador y Guatemala. Nicaragua se vio envuelta en el conflicto cuando la facción encabezada por el General Jerez, con el propósito de derrocar al gobierno, atacó Granada al mando de 1.800 soldados hondureños y salvadoreños. En el curso de las hostilidades, el general revolucionario Fernando Chamorro, con la cooperación del ex-filibusterista Santiago Thomas y la aparente complicidad de la marinería del tránsito, se apoderó del vapor **San Juan**, capturó el fuerte de San Carlos y por un corto tiempo controló el comercio del lago y del Río San Juan. Las fuerzas gubernamentales recobraron el vapor cuando los revolucionarios huyeron tras la derrota y desbandada del General Jerez y de sus tropas el 29 de Abril de 1863. (8).

Aunque había vuelto la paz, los rumores de otra invasión hicieron ver al Presidente Tomás Martínez que había peligro de que los bienes del tránsito cayeran en manos de filibusteros extranjeros o de revolucionarios nicaragüenses. Por consiguiente, cuando el representante de la Central American Transit Company, Isaac C. Haradon, llegó poco después de Dickinson a hacer un nuevo convenio, el Presidente Martínez le dijo que la única forma en que se permitiría seguir trabajando a la compañía era que el Ministro Dickinson tomara personalmente a su cargo los bienes del tránsito. Sin duda el presidente creyó que de esa manera Estados Unidos los pondría bajo su protección. El 27 de Mayo Dickinson, para que la ruta no se cerrara, aceptó la propuesta. Bajo su vigilancia los pasajeros cruzaron el istmo en Junio y Julio. Con todo, el río tenía tan poca hondura que las embarcaciones con calado de más de nueve pulgadas tocaban fondo en la barra de San Juan del Norte, y a veces llevaba a los pasajeros hasta siete días el ascenso del río. Siendo tales las condiciones físicas del tránsito y que la cuestión no se había solucionado,

(8) De Dickinson a Seward, 18 de Mayo de 1863, Archivos Nacionales, Microcapla No. 219, Folio 14, Vol. 8; de Clay a Seward, 12 de Febrero, 14 de Abril, y 10 de Mayo de 1863, de Zedón a Clay, 12 de Abril de 1863, Archivos Nacionales, Microcapla No. 219, Rollo 13, Vol. 7.

después de Julia M. O. Roberts volvió a retirar sus vapores y los puso en la ruta de Panamá. (9).

Tras de investigar las causas de la controversia y de hacer gran acopio de testimonios, Dickinson informó a Seward que Nicaragua había actuado injustificadamente sin recurrir antes al arbitramento, conforme lo especificaba el contrato, y que además se había apoderado de los bienes por la fuerza de las armas. Argumentaba el ministro diciendo que los hechos probaban concluyentemente que la compañía había abierto la ruta del tránsito el 19 de Octubre de 1862, y que este punto lo comprobaba el hecho de que pocos días después, utilizando los medios de transporte existentes en esa fecha, más de mil pasajeros habían cruzado el istmo nicaragüense. También suministraba datos reveladores de que la Pacific Mail Company y la Panama Railroad Company había facilitado dinero a John E. Russell, ex-secretario del Ministro Clay, para comprar las propiedades del tránsito. Enviaba asimismo copia del contrato del tránsito firmado por Russell y Pedro Zeledón el 24 de Febrero de 1863, mediante el cual se concedía a un grupo de neoyorkinos privilegios exclusivos durante veinticinco años. Terminaba sugiriendo Dickinson el envío de barcos de guerra a las dos costas del istmo nicaragüense a fin de proteger la propiedad americana y mantener la ruta abierta. (10).

El Secretario Seward acusó recibo de su informe a Dickinson sin hacer ningún comentario. Imposible ante los temores de Dickinson, en Noviembre al fin le hizo saber que la compañía había llegado a un arreglo firmando un nuevo contrato, y que aunque el gobierno se interesaba vivamente en las empresas de sus ciudadanos, Estados Unidos no podía comprometerse a garantizar el cumplimiento de contratos que

(9) De Dickinson a Seward, 18 de Mayo, 4 de Junio, 13 de Junio de 1863, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 14, Vol. 8; *New York Times*, 14 de Junio, 24 de Julio, 1^a de Octubre de 1863; *San Francisco Bulletin*, 13 de Junio, 24 de Julio, 3 de Octubre de 1863.

(10) De Dickinson a Seward, 13 de Julio, 31 de Julio de 1863, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 14, Vol. 8.

empresas americanas concertaran con gobiernos extranjeros. Así que, sin esperanzas de ayuda de parte de su gobierno, la Central American Transit Company se resignó a satisfacer las nuevas reclamaciones de Nicaragua. (11).

Mientras Dickinson seguía recogiendo informes, Isaac C. Haradon trataba de solucionar las dificultades que la compañía tenía con Nicaragua. Pero esta nación rehusó devolver los bienes a cambio de \$ 20.581 dólares que él le ofreció, y puso las siguientes condiciones: 1) La compañía tendrá el privilegio exclusivo de tránsito sólo en la ruta terrestre, quedando la parte restante y principal de la ruta abierta a licitación general. 2) La compañía debe reorganizarse e incorporarse en Nicaragua. 3) La duración del contrato debe reducirse a veinticinco años. 4) El contrato original prescribió y la compañía habrá de pagar la suma que señale un tasador para que puedan devolverse los bienes.

Haradon rechazó las condiciones por considerarlas desventajosas. Viendo, pues, que no llegarían a un arreglo, el 15 de Julio de 1863 llevaron las negociaciones a Washington conviniendo antes en que la ruta podría seguir operando bajo la dirección de Dickinson por un período de tres meses a partir del 18 de Julio de 1863. En espera de un arreglo definitivo Haradon pagó a Nicaragua \$ 20.581 dólares, de los cuales \$ 5.000 se aplicaron como segundo abono sobre los \$ 35.000 en que estaban valoradas las propiedades del tránsito, \$ 3.000 por arriendo del camino carretero, y el resto como abono por impuesto a razón de \$ 1.50 por pasajero. (12).

[11] De Seward a Dickinson, 25 de Noviembre de 1863, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 28, Vol. 16:389-90.

[12] Declaración de Isaac C. Haradon, 20 de Julio de 1863, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 14, Vol. 8.

Otro contrato

Ante el fracaso de la misión de Haradon, M. O. Roberts retiró sus vapores de la ruta de Nicaragua. Mas de un año pasó antes de que la compañía reanudara el transporte a través del istmo. Las negociaciones estuvieron paralizadas hasta Octubre cuando la Central American Transit Company cambió su junta directiva y eligió presidente a Francis Morris. Convencida la nueva directiva de que tendría que hacer concesiones o abandonar el negocio, aceptó las condiciones impuestas por Nicaragua. El 10 de Noviembre de 1863 el Presidente Morris y don Luis Molina firmaron un nuevo contrato que fue ratificado el 20 de Febrero de 1864.

Si se compara el nuevo contrato con el de Abril de 1860 se nota un cambio radical en la política del tránsito adoptada por el gobierno de Nicaragua. Siendo que el factor primordial había sido antes el gran temor de una nueva invasión filibustera, era obvio que tal temor fuese ahora mucho menor. Las guerras periódicas y los cambios de gobierno, acompañados siempre de agotamiento del tesoro, llevaron más la atención al tránsito como fuente inmediata de ingresos. Las exigencias de Nicaragua ponían de manifiesto su avidez de dinero, y la compañía tuvo que hacer considerables concesiones financieras para obtener el nuevo contrato.

En 1860 la compañía convino en comprar las propiedades del viejo tránsito en \$ 35.000 dólares, pagaderos a razón de \$ 5.000 al contado y \$ 5.000 anuales. Pagaría también \$ 3.000 dólares anuales por el uso del camino. Por conceder un contrato de cincuenta años Nicaragua recibiría 200.000 acciones de capital nominal de la compañía y \$ 1.50 como impuesto por cada pasajero que cruzase el istmo. La compañía se comprometía además a invertir \$ 500.000 dólares en mejoras en el término de doce años. Tres años después la compañía accedió a pagar \$ 100.000 dólares por los bienes y un contrato de veinticinco años; de aquéllos pagaría

\$ 50.000 al momento de la ratificación y el resto a los seis meses. En un nuevo convenio sobre el contrato y en lugar del impuesto de capitación, acordó pagar una suma anual de \$ 20.000 dólares durante los primeros siete años, \$ 25.000 por los siguientes ocho años, y \$ 30.000 por los diez restantes. Además de eso Nicaragua recibió 2.200 acciones de capital nominal, suma que era un poco menor que la anterior. La cantidad que debía invertirse en mejoras siguió siendo de \$ 500.000 dólares; sin embargo, la compañía se obligó también a construir en cuatro años un ferrocarril entre el lago y el océano Pacífico. (13).

Al momento de pagar los primeros \$ 50.000 dólares y del canje de ratificaciones en Febrero de 1864, el Ministro Dickinson entregó las propiedades del tránsito al agente de la Central American Transit Company quien se dispuso en el acto a iniciar los trabajos de reparación de la ruta. En Agosto los operarios nicaragüenses habían terminado de reparar el camino macadamizado; estaban listas unas cincuenta diligencias para llevar a los viajeros de La Virgen a San Juan del Sur y viceversa, había en servicio dos vapores en el lago y seis vaporcitos en el río; y la compañía anunció que contaba con instalaciones para acomodar fácilmente a mil doscientos pasajeros. En Julio el Presidente Morris hizo saber que la Central American Transit Company había comprado a M. O. Roberts los vapores **Golden Rule** en el Atlántico, y el **American** y el **Moses Taylor** en el Pacífico. Ya había pedido dos vapores más a los astilleros. Teniendo como tenía la compañía sus propios vapores oceánicos en operación, la directiva confiaba en continuar su servicio regular. En Agosto hizo a Nicaragua su segundo abono de \$ 50.000 dólares, y para fines

(13) De Dickinson a Morris, 6 de Noviembre de 1863, de Cortez a Dickinson, 20 de Febrero de 1864, Copia del contrato Morris-Molina, 10 de Noviembre de 1863, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 14, Vol. B; Copia del contrato Stebbins-Zeledón, 2 de Abril de 1860, *British and Foreign State Papers*, 51:914-26.

de mes los viajeros ya cruzaban otra vez la ruta nicara-
güense. (14).

La reapertura del tránsito en Agosto de 1864 colocó a la ruta de Nicaragua sobre una base firme por primera vez desde el día aquel de Enero de 1857 cuando los agentes enviados por Vanderbilt se apoderaron de los vapores del río y del lago. Aun cuando más tarde tuvo problemas con Nicaragua, la compañía pudo mantener durante cuatro años un servicio mensual. En todo ese tiempo la directiva luchó desesperadamente para poder seguir explotando la línea. Pero los fuertes desembolsos requeridos para hacer sus pagos al gobierno de Nicaragua y comprar los vapores oceánicos llevaron a la compañía a una crítica situación. Y de tal suerte que, cuando en Mayo el **Golden Rule** se estrelló contra el cayo de Roncador, a la altura de Jamaica, y se perdió completamente, la compañía se vio en grandísimos apuros. En el otoño de 1865 una nueva junta directiva a cuya cabeza estaba como presidente William H. Webb, instó a los accionistas a levantar fondos suficientes para sacar a la compañía del aprieto en que se hallaba. Cuando este intento falló, Webb creó la North American Steamship Company destinada a explotar la línea de vapores oceánicos. Con los fondos de los nuevos accionistas se compraron los vapores, y en Mayo de 1866 la Central American Transit Company limitó otra vez sus servicios a sólo transportar pasajeros a través del istmo nicara-
güense. Aun cuando ambas compañías fueron incorporadas como dos organismos separados, Webb se desempeñaba como presidente de ambas y figuraban como una sola. (15).

Además de las dificultades económicas, la directiva tuvo que afrontar un problema que amenazaba con terminar la

(14) Certificación de I. C. Woods, 20 de Febrero de 1864, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 14, Vol. 8; de Dickinson a Seward, 27 de Agosto de 1864, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 14, Vol. 9; *San Francisco Bulletin*, 5 de Septiembre, 23 de Agosto de 1864; *New York Times*, 22 de Julio, 28 de Agosto de 1864.

(15) *New York Times*, 14 de Diciembre de 1867; *San Francisco Bulletin*, 1.º de Julio de 1865, 15 de Mayo de 1866.

navegación en el propio puerto de San Juan del Norte. Entre 1851 y 1857 la barra de la entrada al puerto tenía unos 23 pies de profundidad, de manera que barcos de todo porte la franqueaban fácilmente. En esos años los vapores oceánicos fondeaban en la propia bahía frente a Punta de Castilla, y los vaporcitos del río atracaban a ellos para transbordar a los pasajeros. Pero en 1862 que la compañía reabrió la ruta, las acreencias aluviales creadas por la lengüeta de arena de Punta de Castilla comenzaron a invadir la bahía. La compañía creyó al principio que podía rehabilitarla. Luego, en 1863, un terremoto levantó la barra de la entrada y redujo su profundidad a menos de 10 pies. Después de esto los vapores y buques de vela de gran calado no pudieron volver a cruzarla. A veces las inclemencias del tiempo causaban atrasos en el transbordo de pasajeros a los vaporcitos de río. Además, el levantamiento de la barra redujo el caudal de aguas del Río San Juan y acrecentó el amontonamiento de arenas en la bahía y en la parte baja del río. A medida que el sedimento aumentaba, las aguas se desviaban más y más hacia el Colorado, ramal del San Juan que penetra en Costa Rica. En 1848 unas nueve décimas partes del caudal fluía por el bajo San Juan; para 1865 once duodécimas partes del caudal se vertían por el Colorado hacia el océano. Desafortunadamente, la desembocadura del Colorado no tiene bahía, y la combinación de arenas aluviales junto con la disminución del caudal de agua hicieron casi innavegable durante el verano la parte baja del San Juan. En Marzo de 1865 el vaporcito **City of Granada** se estrelló contra los peñascos de abajo de El Castillo, y se hundió. Por suerte se salvaron pasajeros y equipaje, pero tardaron seis días en cruzar el istmo. Con las yerbas acuáticas creciendo en donde antes el Capitán Hollins había anclado el **Cyane** para cañonear San Juan del Norte, y con el bajo San Juan haciéndose día a día más difícil de navegar, la compañía se vio ante la disyuntiva de encontrar

otro puerto o dragar la bahía. Y estudió ambas posibilidades. (16).

En Enero de 1865 la compañía contrató a un grupo de ingenieros del Departamento de Estudios Costaneros del gobierno de Estados Unidos, encabezados por el Capitán G. C. West, con el encargo de hacer un estudio completo del Río San Juan y de la bahía de San Juan del Norte. El Capitán West informó que si se quería seguir utilizando la parte baja del San Juan y la bahía, habría que revertir al San Juan parte de las aguas que arrastraba el ramal del Colorado y construir además obras de ingeniería capaces de contener el deterioro de la bahía después de rehabilitada. En vez de emprender esa difícil y costosa obra, el capitán sugería que la bahía de Monkey Point, cuarenta millas al Norte, podía ponerse en excelentes condiciones portuarias, y que con muy poco trabajo podría mejorarse el ramal del Colorado que en el verano tenía un mínimo de 5 pies de profundidad. Francis Morris, presidente de la compañía, opinó que la rehabilitación de San Juan del Norte era sumamente costosa, y en circular enviada a los accionistas el 6 de Septiembre de 1865 les sugirió adoptar el plan alternativo de West. Decíales Morris que los vapores oceánicos podrían atracar en toda época del año en la bahía de Monkey Point, transbordar allí a los pasajeros llevándolos a vapores que pudieran pasar por la barra del Colorado que tenía 13 pies de profundidad, y después se haría un segundo transbordo bastante río arriba para tomar allí unos de los vaporcitos de río y continuar cruzando el tránsito. (17).

-
- (16) Francis Morris, "To the Stockholders of the Central American Transit Company", Nueva York, 6 de Septiembre de 1865, Henry E. Huntington Library, San Marino, Calif.; de Dickinson a Zeledón, 15 de Agosto de 1863, Archivos Nacionales, Microcapla No. 219, Rollo 14, Vol. 8; de Dickinson a Riotee, 15 de Junio de 1866, Archivos Nacionales, Microcapla No. 219, Rollo 14, Vol. 9; *San Francisco Bulletin*, 23 de Marzo de 1865.
- (17) Francis Morris, "To the Stockholders of the Central American Transit Company", Nueva York, 6 de Septiembre de 1865, Henry E. Huntington Library, San Marino, Calif.

El Presidente Morris daba cuenta también a los accionistas de un Contrato otorgado por Nicaragua al Comandante Bedford Clapperton Trevelyan Pim de la marina británica. Dicho contrato autorizaba a Pim y sus socios construir un ferrocarril desde Monkey Point hasta El Realejo, vía San Miguelito en el Lago de Nicaragua. Este puertecito dista unas setenta millas de Monkey Point, y queda dieciocho millas al Norte de la boca del Río San Juan. Morris decía que si Pim lograba construir el ferrocarril, no sería muy difícil tomar las medidas adecuadas para conseguir que en él se llevara a los pasajeros de los vapores oceánicos que arribaran en Monkey Point hasta los vapores del Lago de Nicaragua. Opinaba Morris que la compañía podría construir un ferrocarril de La Virgen a San Juan del Sur, con lo cual se conseguiría que los viajeros cruzaran el istmo en doce horas. Pero el plan de Morris no pasó del papel, porque William H. Webb, que fue electo presidente en el otoño de 1865, y la nueva junta directiva decidieron concentrar su atención en ver cómo salvaban de la quiebra a la compañía creando la North American Steamship Company para que se hiciera cargo de la operación de los vapores oceánicos y continuar luchando contra la creciente dificultad de utilizar la bahía de San Juan del Norte y la parte baja del Río San Juan. (18).

Un año de luchas pasó antes que Webb y la directiva pudieran poner en buen pie a la compañía. Entre tanto, los arenales seguían invadiendo la barra entre el río y la bahía. A principios de 1867 el Comandante B. C. T. Pim visitó al Presidente Webb en Nueva York y le habló de su proyecto ferroviario. Pim ideó en 1859 su plan de unir las costas del Atlántico y del Pacífico de Nicaragua mediante el ferrocarril que se proponía construir en virtud de una concesión de tierras que del lado del Atlántico le hizo ese año el rey mosco. Después de hacer un viaje al interior del país y de haber confirmado la practicabilidad de su proyecto, en 1862 lo expuso en su libro **The Gate of the Pacific**. Luego de hacer más

(18) Ibid.

estudios topográficos y de abrir una trocha desde el Atlántico al lago, en 1863 obtuvo del gobierno de Nicaragua un contrato para construir el ferrocarril. Cuando se dio cuenta de que las condiciones del contrato no eran lo suficientemente halagadoras como para tentar a los capitalistas ingleses, volvió a Nicaragua el 1o. de Marzo de 1865 y logró que se le hicieran ciertas modificaciones. Entonces fue que el Presidente Morris se interesó en el proyecto. En 1866 Pim formó la Nicaragua Railway Company, pero las subscripciones apenas llegaron a la cuarta parte de la suma requerida. Desilusionado de los capitalistas ingleses, prestó oídos a propuestas procedentes de Estados Unidos y partió para Nueva York en vísperas de Navidad.

Habiendo fracasado en sus primeros contactos con tales y cuales financieros, en Febrero de 1867 se entrevistó con Webb y le habló de la posibilidad de enlazar su ferrocarril con los medios de transporte de la Central American Transit Company. Pim le propuso la construcción de una línea férrea desde Monkey Point a las costas del Lago de Nicaragua en donde los pasajeros tomarían vapores de la Transit Company para completar el cruce del istmo. De las pláticas resultó un acuerdo conforme al cual Pim abriría una trocha de la ruta que proponía, hecho eso Webb enviaría un ingeniero de cuyo informe dependería la construcción de la línea férrea. Habiendo convenido lo anterior, Pim se fue a Nicaragua a abrir la trocha desde el lago a la costa atlántica, que son 101 millas. Pero cuando en Mayo de 1867 Pim regresó a Nueva York ya Webb había cambiado de opinión y se negó a enviar siquiera un ingeniero a reconocer la recién abierta trocha. Pim se regresó a Inglaterra completamente descorazonado, y antes de un año había traspasado su concesión de tierras a Francis Morris, ex-presidente de la Central American Transit Company, quien formó la New Jersey and Pacific Transportation

and Nicaragua Railway Company. Esta corporación tampoco pudo emprender la obra. (19).

Aunque Webb no expuso las razones de su disenti- miento para desechar el proyecto, un análisis hecho por un repor- tero del **New York Times** quizá dé la explicación. En las con- ferencias que Pim dictó hizo cálculos de que podía construir las 150 millas de ferrocarril a un costo de \$ 12.500.000 dólares. El reportero hacía observar, sin embargo, que las 47 millas del ferrocarril de Panamá salieron costando \$ 8.000.000, contra \$ 3.500.000 que se habían calculado. Advertía además que la construcción de la línea férrea nunca podría ser más barata en Nicaragua, y que sus cálculos para el ferrocarril de Pim eran de cerca de \$ 26.000.000 de dólares. Se preguntaba, por otra parte, qué iba a hacer Pim con su ferrocarril una vez terminado, puesto que mucho antes de esa fecha las costas del Este y Oeste de Estados Unidos esta- rían unidas por una línea férrea. Y aun cuando los cálculos de Pim fuesen acertados, las 101 millas que distaban de Monkey Point a las costas del Lago de Nicaragua costarían mucho más de \$ 8.300.000 dólares. Luego en vista de que la Central American Transit Company sólo tenía un capital de \$ 3.000.000 de dólares y una reserva de \$ 1.000.000, no podría arriesgarse a pensar seriamente en dar un paso tan costoso para solucionar su problema. (20).

Aun antes de que Pim regresara de abrir la trocha, la directiva de la Central American Transit Company se había decidido por la alternativa de ahondar las entradas de la bahía y del río dragando las barras formadas en ellas. Las condiciones en que se encontraba el tránsito exigían que se hiciera algo, y pronto. El programa de mejoras había dado

[19] Bedford Pim and Berthold Seemann, *Dottings on the Roadside, in Panama, Nicaragua, and Mosquito* (Londres: Chapman and Hall, 1869), Págs. 359 - 68, 439-46; de Dickinson a Webb, 20 de Diciembre de 1866, de Dickinson a Seward, 21 de Marzo de 1868, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 15, Vol. 10.

[20] **New York Times**, 10 de Abril de 1866; Francis Morris, "To the Stockholders of the Central American Transit Company", Nueva York, 6 de Septiembre de 1865, Henry E. Huntington Library, San Marino, Calif.

por resultado la terminación de un buen camino macadamizado para que las diligencias rodaran suavemente, se habían reconstruido los muelles de La Virgen y San Juan del Sur, se había reparado el trecho de rieles de la orilla del raudal de El Castillo; y se contaba con suficientes vapores para el río y para el lago. Mas con todo y que estas facilidades tenían a la ruta como en sus mejores días, el término medio del viaje entre Nueva York y San Francisco era de 29 días, en comparación con los 21 de 1855. En ese año los pasajeros cruzaban el istmo en unas 22 horas; ahora, en cambio, con el retraso debido a que los vapores oceánicos tenían que anclar fuera de la bahía y a que la navegación en el bajo San Juan era lenta, les llevaba de cuatro a ocho días el cruzarlo. En 1855 los pasajeros desembarcaban una sola vez para transbordar en el raudal de El Castillo; ahora tenían que transbordar a los vaporcitos de río en el ramal del Colorado, y en los raudales de Machuca, El Castillo, y El Toro. Puesto que entonces sólo un vapor salía cada mes de Nueva York y San Francisco con un promedio de 500 pasajeros, ese número era apenas la mitad del que en 1855 cruzaba el istmo cuando la compañía mantenía servicio quincenal. Por consiguiente, no se había hecho nada por mejorar las facilidades hoteleras que diez años antes se las consideraba primitivas. Todo mundo trataba de acomodarse de la mejor manera posible en las destaraladas edificaciones. El caserío de El Castillo surgido entre la jungla y que según cálculos contaba ahora con 200 habitantes, cuando Frederick Boyle pasó por allí contenía unos treinta chanchos y cien semidesnudos y mugrientos vecinos. Cuenta ese viajero que caminó la mitad de la distancia entre el raudal de Machuca y el río Sarapiquí sobre el propio lecho del río, y que éste estaba tan seco que para no mojarse los pantalones no hizo más que voltearse los ruedos. Joseph Worth, otro tratamundos, sólo pudo ver un hotel, el St. Charles, en La Virgen, y de San Juan del Sur dejó escrito que era el lugar más insalubre y sucio del país. En 1866 sólo 8.369 pasajeros cruzaron la ruta de Nicaragua, contra 35.339 que lo hicieron por Panamá. A principios de 1867 la directiva de

la compañía se dio cuenta de que, si se quería salvar la ruta de Nicaragua, algo debía hacerse y cuanto más antes mejor. (21).

Debido a que el dragado de la bahía y del río significaba un fuerte desembolso, y a que ya había echado mano de gran parte de sus recursos a fin de cumplir los términos del contrato y disponer además las operaciones del tránsito, la directiva resolvió pedir a Nicaragua ciertas gracias que permitieran a la compañía seguir en el negocio. En Mayo de 1867 Isaac C. Haradon llegó a Nicaragua y propuso al gobierno modificar los términos del contrato. Alegaba que las enmiendas eran esenciales para que la compañía pudiera conseguir capital suficiente a fin de rehabilitar la bahía y sacarle provecho a la ruta. Las enmiendas propuestas eran: 1) Extensión del contrato de veinticinco a noventa años. 2) Aumento del capital social de la compañía para obtener más fondos. 3) Restauración del privilegio exclusivo del tránsito. 4) Pago anual de \$ 20.000 dólares. Aun cuando el gobierno rechazó oficialmente la propuesta de Haradon, en Junio el señor Antonio Silva, Ministro de Fomento y Obras Públicas, habló en privado con él sobre la materia. Silva le prometió de palabra que el gobierno accedería a las enmiendas a condición de que la compañía se obligara a rehabilitar la bahía y el río y a mantenerlos en estado de navegación durante el término del contrato. La compañía, confiando en la palabra del ministro, comenzó inmediatamente sus trabajos de dragado. (22).

En Agosto llegó a Nueva York el Ministro Silva dispuesto a redactar las enmiendas al contrato. Después de dos meses

- (21) Frederick Boyle, *A Ride Across a Continent: A Personal Narrative of Wanderings Through Nicaragua and Costa Rica* (Londres: Richard Bently, 1868) Págs. 37 - 56; Samuel Pasfield Oliver, *Off Duty, Rambles of a Gunner, Through Nicaragua, January to June, 1867* (Londres: Taylor and Francis, 1879), Págs. 12 - 15; Joseph Worth, *Adventures and Narrow Scapes in Nicaragua* (San Francisco: Spaulding & Barto, 1872), Págs. 49 - 50; Apéndices A y B.
- (22) De Dickinson al ministro de Relaciones Exteriores, 1o. de Mayo de 1867, de Dickinson a Seward, 22 de Octubre de 1867, 22 de Enero de 1868, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 15, Vol. 10.

de trabajo con el Presidente Webb, firmaron un convenio basado en las enmiendas propuestas por la compañía. Webb partió en seguida a Nicaragua a recabar la ratificación del nuevo contrato, pero al llegar a Managua se encontró con que el gobierno repudiaba todo lo hecho por Silva por no tener él la autorización debida. Además de eso Webb descubrió que el 30 de Agosto el gobierno había concedido al alemán Maximilian Sonnerstern el privilegio exclusivo de construir un canal sobre la ruta del tránsito. (23).

Sobre esas dificultades, en Enero de 1868 el consulado comercial de Granada ordenó el embargo del vapor de lago **Tipitapa** en virtud de un fallo a favor de Ran Runnels dictado contra la Central American Transit Company. En 1857 C. K. Garrison había traspasado a Runnels un reclamo de dinero prestado por él a la American Atlantic and Pacific Ship Canal Company. A pesar de las pruebas presentadas por la Central American Transit Company de que su contrato no tenía nada que ver con la Canal Company, el juez la emplazó como acusada y falló a favor de Runnels. La Central American Transit Company protestó la jurisdicción de la corte de Granada y apeló a la Corte Suprema. El fallo adverso fue para la compañía de mayores consecuencias que la pérdida de la suma que tenía que pagar. En conformidad con las cláusulas del contrato firmado en 1863 por la Central American Transit Company, un fallo condenatorio de la corte lo derogaba automáticamente, y todos sus bienes pasaban a poder del Estado de Nicaragua. (24).

La directiva de la Central American Transit Company venía rápidamente agotando sus últimos fondos. Desde la reapertura de la ruta nicaragüense en 1862, había vivido en continua rivalidad con Panamá para atraer pasajeros. El

(23) Ibid.

(24) De Dickinson a Seward, 22 de Enero, 7 de Marzo de 1868, 11 de Febrero de 1869, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 15, Vol. 10, Protesta de la Central American Transit Company, 18 de Enero de 1868, de Runnels a Dickinson, 5 de Octubre de 1868. Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 15, Vol. 10.

promedio de duración del viaje. Nueva York - San Francisco de la compañía era de 29 días, contra 20 que duraba por Panamá, por lo cual ella tenía que cobrar precios más bajos. En Diciembre de 1862, por ejemplo, cuando la Pacific Mail cobraba \$ 163 y \$ 137 dólares en primera clase, \$ 83 en segunda y \$ 60 en tercera, la Central American Transit Company cobraba \$ 125 en primera, \$ 80 en segunda, y \$ 40 en tercera. Las tarifas fluctuaron mucho en 1864 y 1865, pero la Central American Transit Company siempre cobró bastante menos. A principios de 1865 once pasajeros de tercera clase salieron de Nueva York por la vía de Nicaragua pagando \$ 11 dólares por cabeza, y a principios de 1866 con su tarifa de \$ 150 en primera, \$ 100 en segunda y \$ 50 en tercera, la Central American Transit Company cobraba sólo la mitad de lo que la Pacific Mail. No era, pues, una empresa remunerativa. (25).

A comienzos de 1867 la compañía había invertido más de \$ 670.000 dólares en pagos a Nicaragua y mejoras en el tránsito. Esto no incluía la compra de vapores oceánicos, del río y del lago ni la pérdida del **Virgen**, como tampoco la del **City of Granada** ni la del vapor oceánico **Golden Rule**. Conforme al contrato de 1861 la compañía había iniciado sus operaciones con una capitalización de \$ 3.000.000 a \$ 100 dólares por acción. Conforme al contrato de 1863 la capitalización se aumentó a \$ 4.000.000. Cuando se vio que esta suma era insuficiente para hacer frente a los crecientes costos, a principios de 1866 su Presidente William H. Webb y unos pocos amigos crearon la North American Steamship Company con capitalización de \$ 4.000.000 de dólares para juntar fondos con que comprar los vapores oceánicos y tener más dinero para continuar la explotación del tránsito. En 1866 la Central American Transit Company hipotecó todas sus propiedades del tránsito en el istmo a la North American Steamship Company a cuenta de dinero recibido. El precio de las acciones

(25) *San Francisco Bulletin*, 9 y 20 de Diciembre de 1862, 1863, 1864 y 1865, 14 de Marzo de 1866; *Star and Herald* (Panamá) 7 de Marzo de 1865.

de la Central American Transit Company eran fiel reflejo de su decadencia económica. Las acciones emitidas originalmente con valor de \$ 100 dólares llegaron a su máximo valor de \$ 102 en Agosto de 1864. Para Septiembre de 1865 habían bajado a \$ 45, y cerraron ese año a \$ 30 dólares. En Marzo de 1866 bajaron hasta \$ 17, subieron temporalmente a \$ 23 en Diciembre, pero a principios de 1867 habían desaparecido del mercado. (26).

Estando como estaba la Central American Transit Company al borde de la bancarrota a causa de los esfuerzos que hacía el gobierno de Nicaragua para anular el contrato, el Presidente Webb dio comienzo a los preparativos de retirar de la ruta nicaragüense los vapores oceánicos. En Noviembre de 1867 la North American Steamship Company agregó un viaje mensual de vapores para competir con la ruta de Panamá. De esa suerte, cuando llegaron noticias a Nueva York de que el Congreso de Nicaragua había autorizado al presidente declarar el 18 de Abril de 1868 prescrito el contrato celebrado con la Central American Transit Company debido a que no había terminado el ferrocarril del lago a la costa del Pacífico en el plazo fijado, Webb ordenó que después del viaje que en Abril debían hacer sus vapores a Nicaragua cambiaran de rumbo saliendo para Panamá. (27).

Si bien la directiva se aferraba todavía a la esperanza de que Nicaragua entrara en razón y continuaba haciendo esfuerzos para que ese gobierno escuchara sus argumentos, las salidas de sus vapores en Abril de 1868 fueron los últimos viajes de pasajeros a través de la ruta de Nicaragua. En

(26) De Dickinson a Seward, 9 de Junio de 1862, de Raymond K. Weed a Clay, 9 de Marzo de 1863, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 13, Vol. 7; de Dickinson a Seward, 4 de Junio de 1863, Convenio entre el Presidente Tomás Martínez e Isaac C. Haradon, 25 de Junio de 1863, *Ibid.*, Rollo 14, Vol. 8; de Dickinson a Seward, 27 de Agosto de 1864, *Ibid.*, Rollo 14, Vol. 9; de Dickinson a Seward, 22 de Enero de 1868, 11 de Febrero de 1869, *Ibid.*, Rollo 15, Vol. 10; *New York Times*, 8 de Agosto de 1864, 21 de Septiembre de 1865, 2 de Diciembre de 1865, 3 de Marzo, 7 de Diciembre de 1866.

(27) *San Francisco Bulletin*, 13 de Noviembre 24 de Marzo de 1868; *New York Times*, 14 de Diciembre de 1867.

Octubre la Corte Suprema de Nicaragua falló a favor de Runnels y ordenó que el vapor de lago **Tipitapa** y los vaporcitos de río **Cora** y **Managua** fuesen vendidos para pagar la deuda. El siguiente mes la North American Steamship Company hizo sus últimos viajes a Panamá, y la Central American Steamship Company quedó oficialmente liquidada. (28).

Durante esta lucha de vida o muerte, el Ministro Dickinson mantuvo siempre al Departamento de Estado al tanto de los acontecimientos. Repetidamente recalcó la necesidad imperativa de que Estados Unidos interviniera para salvar a la compañía, y pidió instrucciones mediante las cuales pudiera evitar que la compañía fuese injustamente atosigada. A esa petición que hizo en Enero de 1868 respondió al fin el Secretario Seward el 26 de Marzo con instrucciones que trasdaban indiferencia. Perdida ya toda esperanza de ayuda de su gobierno, la Central American Transit Company se vio obligada a doblar la rodilla ante la actitud intransigente del gobierno de Nicaragua. Tal vez la Central American Transit Company hubiera rehabilitado el río y la bahía del puerto, pero no podía corregir la situación en que se debatía Nicaragua, causante de la repetida anulación de los contratos. Tal como Dickinson lo explicó a Seward, el quid de la cuestión radicaba en la crítica situación económica de Nicaragua. Después de 1860 que se disipó el temor de otra invasión filibustera, el gobierno veía en el tránsito, cada día con más ilusión, una fuente segura de ingresos. Por eso lo que hizo el gobierno de Nicaragua fue anular repetidamente los contratos y pedir más dinero por otro nuevo, puesto que de esa manera sacaba más provecho que de un tránsito en operación. (29).

(28) De Runnels a Dickinson, 5 de Octubre de 1868, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 15, Vol. 10; San Francisco Bulletin, 8 de Octubre de 1868.

(29) De Dickinson a Seward, 22 de Octubre de 1867, 22 de Enero, 7 de Marzo, 21 de Mayo de 1868, 11 de Febrero de 1869, Archivos Nacionales, Microcopia No. 219, Rollo 15, Vol. 10; de Seward a Dickinson, 26 de Marzo de 1868, Archivos Nacionales, Microcopia No. 77, Rollo 29, Vol. 17:36-37.

Aunque Nicaragua debe admitir su culpa por el cierre de la ruta en 1868, es cosa casi cierta que de todos modos al año siguiente hubiera sido clausurada. Cuando el 10 de Mayo de 1869 se clavó el perno de oro que en Estados Unidos unió los rieles del ferrocarril transcontinental, quedó sellada la primera gran era del transporte ístmico. Habiendo sido creado el tránsito por la necesidad de millares de viajeros que querían trasladarse al Oeste, la razón de su existencia se desvaneció rápidamente bajo las ruedas de la estrepitosa locomotora. La segunda era no llegaría sino hasta casi medio siglo después. En esos días el istmo de Nicaragua volvió a sonar como la más factible de las rutas para construir un canal interoceánico.