

Cornelius Vanderbilt

“Il pubblico? Al diavolo”

La risposta ad un cronista che gli chiese quando le ferrovie sarebbero divenute un servizio pubblico e non privato.

La scoperta dell'oro in California nel 1848 causò un traffico di avventurieri che dalla costa Est si dirigevano verso l'Ovest. Dal 1850 al 1858 le strade erano quasi impraticabili e il sistema più sicuro per andare all'Ovest erano le navi. All'inizio i Clippers, dotati di grandi vele, doppiavano Capo Horn e si dirigevano verso Nord, costeggiando i Paesi Orientali dell'America del Sud. Potevano compiere il tragitto da New York a San Francisco in 90 giorni contro 150 giorni di una normale barca a vela. Queste navi erano adibite al traffico commerciale e i pochi passeggeri pagavano cifre altissime per viaggiare. Le compagnie di navigazione a vapore capirono subito che l'emigrazione verso le terre dell'oro sarebbe stata un affare: due settimane di navigazione da New York a Chagres, una settimana per attraversare lo stretto e due settimane per l'ultimo imbarco da Panama a San Francisco. All'Ovest in 35 giorni!

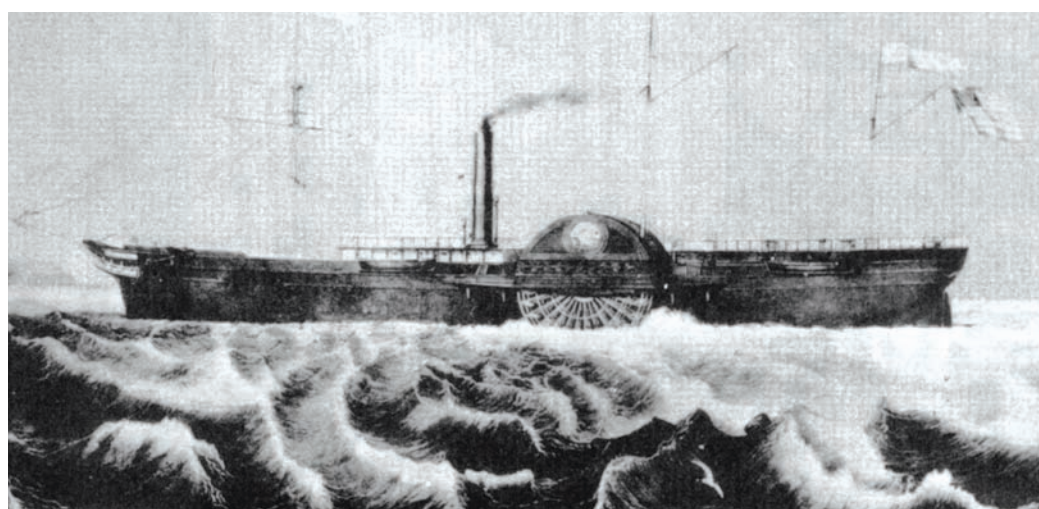
L'armatore Cornelius Vanderbilt, che nel 1851 formò la Accessory Transit Company, pensò che si potesse far attraversare agli emigranti l'istmo del Nicaragua, anziché di Panama, risparmiando 400 miglia, soldi e tempo. Il fiume San Juan si poteva percorrere per 119 miglia sino al lago Nicaragua, quindi i viaggiatori si trasferivano su un battello a vapore che attraversava le 100 miglia di lunghezza del lago e giungevano così a soli 12 miglia dal Pacifico. Vanderbilt si accordò quindi con il Governo del Nicaragua ed ottenne un accordo per il transito. Fece costruire una strada dalla parte Ovest del Lago Nicaragua sino a San Juan del Sur, sulla costa dell'Oceano Pacifico, dove costruì un porto. Il tragitto faceva risparmiare solo due giorni di viaggio, ma introdusse tariffe da \$400 contro quelle da \$600 praticate dall'USSMC. A questo punto offrì al Governo il trasporto della posta a titolo gratuito, mentre i suoi concorrenti godevano di un sussidio di \$500.000. Abbassò ancora il prezzo di passaggio a \$150 e gli affari prosperarono. A seguito di problemi e disavventure insorti con William Walker, Vanderbilt perse il controllo della Accessory Transit Company ma riuscì a spostare le sue navi sulla Via di Panama, recuperò i suoi interessi in Nicaragua, ed infine riuscì ad ottenere un sussidio di \$672,000 per non operare in concorrenza con altre Compagnie. Alla sua morte avvenuta all'età di 82 anni, la sua fortuna era stimata 100 milioni di \$

Panama Route table of distance

New York to	Havana	1,260 miles
	Kingston	1,640
Kingston	Chagres / Aspinwall	575
Chagres	Panama by trail	70
Aspinwall / Panama (by rr)		49 (from January 1855)
Panama	Acapulco	1,428
Acapulco	San Francisco	1,972
Panama	San Francisco	3,400
New York	San Francisco	5,784 (via Panama)

Nicaragua Route table of distance

New York to	Charleston	615 miles
	Savannah	680
	Havana	1,260
	San Juan del Norte	2,260
New Orleans	Havana	600
	San Juan del Norte	1,350
San Juan del Norte	San Juan del Sur	172 (by boat and trail)
San Juan del Sur	Acapulco	958
	San Francisco	2,930
Acapulco	San Francisco	1,972
New York	San Francisco	5,362 (via Nicaragua)



Nicaragua Route

