

EL TESTIMONIO DE SCOTT

**Declaración del Capitán Joseph N. Scott,
como testigo de la defensa,
en juicio entablado
por el depositario de la compañía accesoría del tránsito
contra Cornelius Vanderbilt,
en 1861, en Nueva York.**

traducción del original en inglés
y anotaciones por el
Dr. ALEJANDRO BOLAÑOS GEYER



Serie: Fuentes Históricas N° 5

**DERECHOS RESERVADOS POR EL FONDO DE
PROMOCION CULTURAL – BANCO DE AMERICA – 1975**

Impreso en los talleres de Editorial y Litografía San José, S. A.



Digitalizado por: **ENRIQUE BOLAÑOS**
F U N D A C I O N
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 mediano 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



OBRAS PUBLICADAS POR EL FONDO DE PROMOCION CULTURAL DEL BANCO DE AMERICA:

SERIE: ESTUDIOS ARQUEOLOGICOS

- 1 Nicaraguan Antiquities por Carl Bovallius
(Edición Bilingüe)
- 2 Investigaciones Arqueológicas en Nicaragua
por J. F. Bransford — En Español y en Inglés

SERIE: FUENTES HISTORICAS

- 1 Diario de John Hill Wheeler
- 2 Documentos Diplomáticos de William Carey Jones
- 3 Documentos Diplomáticos para servir a la Historia
de Nicaragua — José de Marcoleta
- 4 Historial de El Realejo — Manuel Rubio Sánchez
- 5 Testimonio de Joseph N. Scott — 1853-1859

SERIE LITERARIA

- 1 Pequeñeces...Cuiscomeñas de Antón Colorado—
Enrique Guzmán
- 2 Versos y Versiones Nobles y Sentimentales —
Salomón de la Selva
- 3 La Dionisiada — Novela — Salomón de la Selva

SERIE HISTORICA

- 1 Filibusteros y Financieros — William O. Scroggs
- 2 Los Alemanes en Nicaragua — Goetz von Houwald
- 3 Historia de Nicaragua — José Dolores Gámez
- 4 La Guerra en Nicaragua — William Walker
Traducción de Fabio Carnevalini
- 5 Obras Históricas Completas
del Licenciado Jerónimo Pérez
- 6 40 años (1838-1878) de Historia de Nicaragua
Francisco Ortega Arancibia

SERIE CRONISTAS

- 1 Nicaragua en los Cronistas de Indias — Siglo XVI

EN PREENSA

Nicaragua en los Cronistas de Indias — Siglo XVII y XVIII
Complemento a mi Historia — José Dolores Gámez
Las Gacetillas — 1878/1894 — Enrique Guzmán

NOTA EXPLICATIVA

EL FONDO DE PROMOCION CULTURAL DEL BANCO DE AMERICA aceptó con agrado el ofrecimiento del trabajo del Doctor Alejandro Bolaños Geyer —distinguido miembro de su Consejo Asesor— sobre el TESTIMONIO DE JOSEPH N. SCOTT en el Juzgado de Nueva York en una demanda contra Cornelio Vanderbilt en 1861, porque tanto las declaraciones de Scott como las anotaciones oportunas del Doctor Bolaños Geyer, arrojan mucha luz sobre los acontecimientos de la época que abarca el interrogatorio al testigo.

En la historia de Nicaragua, el diálogo —su presencia o ausencia— ha desempeñado un papel importante. El sostenido por Gil González Dávila con el Cacique Nicarao, nos descubrió la mentalidad del indio. El sostenido por el General Tomás Martínez, legitimista, con el General Máximo Jeréz, democrático, culminó con el pacto del 12 de Septiembre de 1856, premiado con el triunfo del 14 de Septiembre en San Jacinto, que acabamos de conmemorar. La falta de diálogo, por el contrario, ha producido con frecuencia la alienación de la concordia entre el Poder y el Pueblo.

El diálogo que Joseph N. Scott sostiene con los abogados de la acusación y la defensa, entra, con su publicación en la Serie Fuentes Históricas de la Colección Cultural — Banco de América, a formar parte de nuestro acervo histórico y a enriquecerlo.

El lector encontrará su lectura de lo más amena e interesante, así como valiosa e instructiva.

INTRODUCCION

El capitán Joseph Newton Scott arribó a Nicaragua en agosto de 1853, para hacerse cargo de la agencia de la Compañía Accesorias del Tránsito en Punta de Castilla —o *Punta Arenas*, como le llamaban en inglés— en la bahía de San Juan del Norte. Desde ese puesto, Scott tuvo el privilegio de actuar durante varios años en el punto clave de nuestra frontera, precisamente en el momento histórico en que se jugó nuestro destino.

Al llegar Scott, San Juan del Norte —o *Greytown*, según lo bautizaron los ingleses— era una población de extranjeros que gozaba de un gobierno autónomo; nuestra Costa Atlántica entonces constituía los dominios del Rey Mosco, quien reinaba protegido por los buques de guerra británicos que constantemente vigilaban la desembocadura del San Juan; millares de viajeros, casi todos norteamericanos, cruzaban mensualmente nuestro río y lago en los vapores de la Compañía del Tránsito, en los que ondeaba la bandera de las barras y estrellas; y Costa Rica, apoyada por Inglaterra, pretendía ser, cuando menos, condueña del futuro canal que convertiría al Istmo en un emporio de riquezas.

Durante su corta estadía de apenas seis años, Scott presenció y participó en numerosos acontecimientos que fueron decisivos para modificar sensiblemente nuestro destino. El bombardeo y destrucción de Greytown por Hollins; el fracaso de la empresa de Kinney; la sangrienta y cruel revolución del 54, convertida por la funesta intervención de Walker en Guerra Nacional; el subsiguiente control de nuestro río y lago por Costa Rica; la entrega oficial del Guanacaste a esa nación, por medio del tratado Jerez-Cañas; y la ruina definitiva del puerto de San Juan del Norte y del río San Juan, fueron todos acontecimientos que sucedieron mientras Scott permaneció en Nicaragua; finalmente, el tratado Zeledón-Wyke, por medio del cual recobramos San Juan del Norte y la Costa Atlántica, se firmó en Managua apenas un mes después de que Scott abandonara nuestro país.

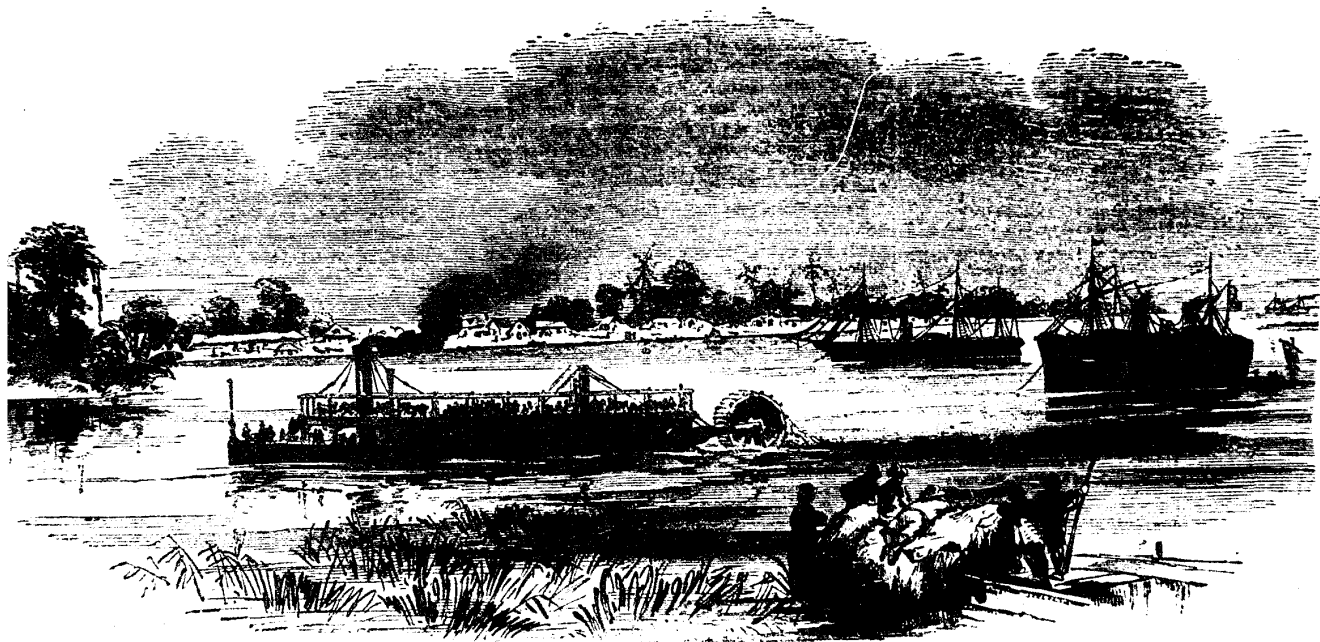
— 9 —

De todos esos acontecimientos, el más notorio y conocido fue sin duda alguna la Guerra Nacional contra Walker. Pero hay otro suceso, que aunque ha permanecido ignorado, a la larga resultó ser más crucial e importante para nosotros, pues encauzó definitivamente nuestro destino en un prolongado subdesarrollo, de espaldas al Atlántico. Nos referimos a la destrucción del puerto de San Juan del Norte. Para narrarla, conviene primero hacer un poco de historia.

La posición y configuración geográficas de Nicaragua la señalaron, desde el tiempo de la conquista, como un sitio ideal para la soñada comunicación entre ambos mares. Después, al comenzar a correr el siglo pasado, el enorme auge en el comercio y navegación mundiales, producido por la revolución industrial y el descubrimiento de la máquina de vapor, hizo que se fijara la atención de las principales potencias marítimas en nuestro país. Tanto Francia, como Inglaterra y los Estados Unidos, y aún Holanda, se interesaron en la construcción de un canal por nuestro suelo. Pero Inglaterra no sólo se interesó, sino que también envió buques de guerra para posesionarse de San Juan del Norte, el lógico punto terminal en el Atlántico del futuro canal, en nombre del Rey Mosco. Los Estados Unidos no tomaron las cosas en serio sino hasta 1848, cuando adquirieron California. Su interés aumentó enormemente inmediatamente después, al comenzar el éxodo que produjo la fiebre del oro, de todas partes del mundo hacia el nuevo Estado.

Al iniciarse la década del 50, se daba por un hecho la pronta construcción del canal por Nicaragua, pero los estudios preliminares revelaron que costaría demasiado para que fuera rentable. En su lugar se substituyó el *tránsito*, que combinaba el transporte fluvial y lacustre con unas cuantas millas a lomo de mula, para atravesar el istmo de Rivas. Entonces se vislumbraba que Nicaragua se poblaría y desarrollaría rápidamente, con la cooperación de los numerosos emigrantes europeos y americanos que acudían a sus costas.

Para 1857, Walker y la guerra le habían puesto fin a todo eso. La estela de pavor que dejó Walker mantuvo cerrado el tránsito, pues los nicaragüenses temían que los filibusteros lo utilizaran para invadir de nuevo al país. Sin embargo, tanto el temor como



Greytown, Nicaragua.

los filibusteros desaparecieron con el tiempo. Pero entonces sobrevino la destrucción de la bahía de San Juan del Norte, y cuando Nicaragua finalmente accedió a reanudar el tránsito, en la década del 60, ya no contaba con un puerto en el Desagadero.

Esa otra tragedia, de consecuencias más graves y duraderas que la de Walker, ocurrió en 1859.¹ Ya desde antes se había iniciado el proceso, pero entonces fue que sucedió el desastre.

Antiguamente, una buena parte del río desembocaba en la bahía de San Juan del Norte, y ésta le podía dar albergue a cualquier embarcación. Con el correr de los años, las aguas del San Juan se fueron desviando al cauce del Colorado y la bahía fue perdiendo profundidad. Todavía en 1850, más del 30% del caudal del río entraba a la bahía y cualquier vapor podía fondear seguro en ella.

En 1859 sobrevino el desastre. En pocos meses, un fuerte caudal del río se desvió hacia el Colorado, bajando rápidamente a un 20% lo que llegaba al puerto. Pocos años más tarde, ya ese caudal había disminuido a un 8% del total, mientras el Colorado se llevaba el otro 92% de las aguas.

Los cambios sufridos por el puerto fueron todavía más impresionantes. En unas pocas semanas, la barra disminuyó de más de 25 a 15 pies de profundidad, y luego a menos de 10, impidiéndole así la entrada a todos los vapores, al mismo tiempo que casi toda la bahía se llenaba rápidamente de arena. Por otra parte, la lengüeta que formaba el borde exterior del puerto también se extendió, acercándose a la costa y eventualmente cerrando completamente la entrada a la bahía. Además, en febrero de 1859 el mar abrió un boquete de 200 yardas de ancho en la lengüeta de arena, donde arrasó las instalaciones de la antigua Compañía del Tránsito.

¹ Para mayores detalles, ver pregunta No. 466 y documento No. 26, además de preguntas No. 550-551, 802-807 y 1083-1084. En vista de la importancia que la destrucción del puerto tuvo para Nicaragua, y de la completa ignorancia que existe actualmente sobre ese suceso, próximamente se publicará un estudio detallado y documentado del mismo.

Cuando en 1862 se reanudó la ruta, el esfuerzo fue efímero y tropezó con numerosas dificultades de toda índole, siendo los cambios sufridos por la bahía y el río los factores decisivos que le impidieron competir con Panamá.² El último pasajero del tránsito se alejó de nuestras costas en abril de 1868.

La construcción, al año siguiente, del ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos, hizo ya innecesaria la ruta de Nicaragua para esa nación, pero, de todos modos, ya ésta se había cerrado desde antes. Y, claro está, desde entonces quedó también cerrada para nosotros la que fuera nuestra puerta del Atlántico.

Hay otro aspecto de esa tragedia, que aparentemente nos benefició. La destrucción del puerto parece haber influido para que Inglaterra nos devolviera San Juan del Norte y la Costa Atlántica. Precisamente entonces, cuando ocurrió el desastre, se encontraban en Centro América dos diplomáticos británicos. Por un lado, Mr. Charles Lennox Wyke estaba en Guatemala, arreglando el tratado por el que ésta reconoció la soberanía inglesa sobre Belice. Por otro lado, Sir William Gore Ouseley trataba de convencer a Nicaragua, aunque en vano, para que reconociera “la autoridad de la Gran Bretaña sobre el territorio de La Mosquitia.”³ Wyke firmó el tratado de Belice con Aycinena el 30 de abril de 1859 y regresó victorioso a Londres. En esos días llegaban a la capital inglesa las noticias de la destrucción del puerto de San Juan del Norte. Entonces cambió completa y súbita-

² Este punto lo estudia detenidamente David I. Folkman Jr. en el capítulo 7 de su obra titulada *The Nicaragua Route*, University of Utah Press, Salt Lake City, 1972. Según Folkman, un terremoto en julio de 1863 acabó de arruinar la bahía, pero no hemos podido encontrar ninguna fuente primaria que lo confirme. Esa obra de Folkman es un excelente estudio del tránsito por Nicaragua, por lo que el Fondo de Promoción Cultural del Banco de América publicará su traducción al castellano, la que actualmente está en preparación.

³ En esa época, Ouseley también firmó un tratado con Costa Rica, en el que propuso incluir una cláusula por la que esa nación se comprometiera a interponer su influencia ante Nicaragua para que ésta “reconociera la autoridad de la Gran Bretaña sobre el territorio de la Mosquitia.” Eso fue a principios de 1859. Cuando finalmente se firmó el tratado, a fines de ese mismo año, dicha cláusula se eliminó a petición del mismo diplomático inglés. (William R. Manning, *The Diplomatic Correspondence of the United States*, tomo IV - Central America, Washington, 1934, p. 805 y 815.)

mente la política británica. Wyke fue enviado de nuevo a Centro América, con nuevas instrucciones, y en cuanto llegó le devolvió las Islas de la Bahía a Honduras.⁴ Inmediatamente después se dirigió a Managua, donde presentó sus credenciales el 24 de diciembre de 1859. Un mes más tarde, el 28 de enero de 1860, se firmó en nuestra capital el tratado Zeledón-Wyke, por el cual Inglaterra devolvió a Nicaragua San Juan del Norte y reconoció nuestra soberanía sobre la Mosquitia.⁵ Un año después, el 10. de enero de 1861, el comisionado de Nicaragua don Ramón Sáenz tomó posesión del puerto, en cumplimiento del tratado.⁶ Para entonces, ya San Juan del Norte había perdido todo su valor y a Inglaterra no le interesaba, pues ya ni siquiera era puerto.

Pero volvamos a Scott. Este no publicó ningún libro narrando sus experiencias en Nicaragua. Sin embargo, tuvimos la suerte de que en 1861 fuera llamado a declarar, como testigo, en un juicio contra Vanderbilt en Nueva York. Su declaración se conserva en los Archivos Nacionales de los Estados Unidos y es la que se presenta, traducida al español, en esta obra.⁷ En ella, Scott narra numerosos e interesantes detalles de muchos importantes acontecimientos en que participó en nuestro país. Algunos de esos datos son desconocidos para nosotros, (por ejemplo, el de la destrucción del puerto de San Juan del Norte) a pesar de ser indispensables en cualquier estudio serio de ese período de nuestra historia. Por ese motivo se decidió traducirla al español, y publicarla en esta colección de *Fuentes Históricas* del Fondo de Promoción Cultural del Banco de América.

⁴ *Ibid.*, 852.

⁵ *Ibid.*, 851, 865.

⁶ Dato enviado al Departamento de Estado por el Agente Comercial de los Estados Unidos en San Juan del Norte en su despacho No. 3, fechado el 10 de enero de 1861 y publicado por *The National Archives of the United States* en el microfilm T-348, rollo 4.

⁷ El original de este testimonio, en inglés, fue impreso e incluido entre los documentos presentados en un juicio que ciudadanos norteamericanos entablaron contra el Gobierno de Costa Rica, por supuestos daños y perjuicios sufridos durante la Guerra Nacional. Esa documentación se encuentra en *The National Archives of the United States*, en Washington, D. C., archivada bajo el número R-676 - *Costa Rican Claims*. Allí se obtuvo la reproducción fotográfica que se usó para esta traducción, copiada en el microfilm NNFD - 73-R-34 (428).

Aquí cabe observar, que aunque se trata de una declaración judicial, prestada bajo el juramento de ley y por lo tanto digna de crédito, al examinarla detenidamente nos encontramos que adolece de algunos errores, como siempre sucede con toda obra humana. En ciertos casos, los errores se explican por fallas en la transcripción de la declaración verbal, pero otros aparentemente se deben a lagunas producidas por el tiempo, o por las circunstancias, en la memoria de Scott.

Al leer la declaración, se debe recordar que Scott colaboró activamente con Walker en Nicaragua, pero que cuando rindió su testimonio en Nueva York, al iniciarse la Guerra de Secesión en la primavera de 1861, ya Walker había muerto y su causa sureña estaba completamente desprestigiada en el Norte de los Estados Unidos. Asimismo, se debe tener en cuenta que Scott compareció en el juicio como testigo de Vanderbilt, y mientras era su empleado en su compañía de vapores, por lo que es lógico esperar que presente su testimonio desde un punto de vista favorable al Comodoro. Esto se nota al leer la declaración, pues en algunas ocasiones a Scott se le olvidan, convenientemente, aquellos datos que pudieran perjudicar a su patrón en el juicio.

Por esos motivos se hizo necesario agregar algunas notas explicativas al texto de la declaración de Scott. También se agregaron cinco documentos adicionales a los 21 presentados en el juicio, pues se consideran importantes para conocer mejor algunos de los sucesos allí mencionados. Además, se numeraron las preguntas en secuencia para facilitar su estudio al investigador.

En cuanto a la persona del declarante, ese ser humano llamado Joseph Newton Scott, él mismo nos suministra algunos datos en su declaración. Era ciudadano norteamericano y residía en Jersey City. Nació en 1807, por lo que tenía 46 años de edad cuando llegó a Nicaragua. Casi desde su niñez había trabajado en vapores, primero como marinero, y después como ingeniero y capitán de diversas embarcaciones de Vanderbilt, en la costa atlántica de los Estados Unidos. Había, además, dirigido la construcción de algunas naves, incluyendo un vapor para el Zar de Rusia, en el que luego ocupó el puesto de ingeniero y viajó a San Petersburgo. Antes de venir a Nicaragua, y también des-

pués de abandonar nuestro país, fue agente de compañías de vapores en Panamá.

Su personalidad nos la pinta el ministro americano John Hill Wheeler en un párrafo de su obra inédita titulada *Nicaragua: El Centro de Centro América*.⁸ Cuenta allí Wheeler, cuando narra su arribo a San Juan del Norte en diciembre de 1854:

Desembarqué en Punta Arenas, donde la Compañía Accesoría del Tránsito tiene sus talleres y edificaciones, y allí conocí a Joseph Newton Scott, ese incansable e inteligente agente de la compañía. Scott es oriundo de New Jersey, y por largo tiempo trabajó como ingeniero al servicio del Zar de Rusia. Se dice que allí adquirió los hábitos autócratas que son tan evidentes en su carácter. Sin embargo, después de tratarlo íntimamente durante esos difíciles años, debo confesar que su duro exterior esconde un corazón tan denodado y compasivo, como el que jamás haya animado a un filántropo. "... Como un feo sapo que luce una preciosa joya en la frente."

Esperamos que los datos suministrados por Scott en su testimonio sirvan para iluminar algunos rincones de ese pedacito de nuestra historia en que le tocó participar, aunque muchos vean en el capitán Scott únicamente a un feo sapo filibustero.

Alejandro Bolaños Geyer

Masaya, 31 de julio de 1975.

⁸ El manuscrito inédito de esa obra de Wheeler se encuentra entre sus papeles, que se conservan en la Biblioteca del Congreso, en Washington.

CORTE SUPREMA

DAVID COLDEN MURRAY, Depositario de la Compañía Accesoría del Tránsito, vs. CORNELIUS VANDERBILT.

Por este medio se estipula que el testimonio de Joseph N. SCOTT, prestado bajo juramento ante un notario público, el cual se adjunta a continuación, puede ser leído por cualquiera de las partes en cualquier juicio o proceso en esta causa con la misma validez como si dicho testigo estuviera presente y fuera juramentado e interrogado oralmente en dicho juicio; sujeto, sin embargo, a todas las objeciones y exenciones legales sobre la competencia o relevancia de dicho testimonio y de cada una y de todas sus partes; y también sujeto a objeciones en cuanto a la forma de las preguntas, según se nota en el cuerpo de la declaración.

JOHN SHERWOOD, Abogado Acusador.

H. F. CLARK, Abogado Defensor.

NUEVA YORK, 20 de Mayo de 1861.

CORTE SUPREMA

DAVID COLDEN MURRAY, Depositario de la Compañía Accesoría del Tránsito, vs. CORNELIUS VANDERBILT.

22 de Abril de 1861. Declaración de JOSEPH N. SCOTT, testigo de la defensa, según estipulación adjunta. Ciudad y Condado de Nueva York.

1-

JOSEPH N. SCOTT presta el juramento de ley y declara lo siguiente: Me llamo Joseph N. Scott, tengo 54 años de edad,

resido en Hudson City, Nueva Jersey, mi profesión es ingeniero y he sido ingeniero de máquinas de vapor y capitán de vapores cerca de la mitad de mi vida. Actualmente soy el agente de la *Atlantic and Pacific Steamship Company* en Aspinwall, Nueva Granada. Salí de Nueva Granada el 4 de Abril de 1861 y espero regresar allá tan pronto me sea posible.¹

2-

P - Viajó usted al Istmo de Nicaragua en el año 1853?

R - Sí señor.

3-

P - En qué fecha?

R - Salí de aquí el 20 de agosto de 1853.

4-

P - Al servicio de quién fue usted allá?

R - De la Compañía Accesoria del Tránsito de Nicaragua.

5-

P - Era usted empleado de dicha compañía cuando salió de Nueva York?

R - Sí Señor.

6-

P - Quién le dio el empleo en nombre de la Compañía Accesoria del Tránsito?

R - Mi nombramiento fue aprobado por la Junta Directiva.

7-

P - Cuáles eran sus obligaciones en ese cargo?

R - Mi obligación era estar en mi puesto en Punta Arenas.

¹ Para mayor información sobre Scott, ver preguntas 979-1013.

Yo era el agente de los vapores del río y del lago, desde Punta Arenas hasta el puerto de La Virgen.

8—

P — A vapores de qué río y lago se refiere?

R — A los vapores que navegaban en el Río San Juan y también a los vapores en el Gran Lago de Nicaragua.

9—

P — Esos vapores del río y del lago enlazaban con los vapores del Atlántico y Pacífico que viajaban a Nueva York y San Francisco?

R — Sí señor.

10—

P — Quién era el agente en Nueva York, de los vapores que hacían la travesía entre el Istmo de Nicaragua y Nueva York, cuando usted inició sus labores en el Istmo?

Se objeta la pregunta, por insinuar la respuesta y por no pedir los hechos que demuestren cómo fue nombrado el agente, ni el alcance de su agencia. También porque la pregunta presupone un hecho que no ha sido comprobado.

R — El señor Charles Morgan.

11—

P — Quién era el agente en San Francisco de los vapores que viajaban entre el Istmo de Nicaragua y San Francisco?

Se repite la misma objeción.

R — C. K. Garrison.

— 19 —

12-

P — Quién era el agente, en la terminal del Pacífico de la ruta del tránsito, en Nicaragua?

Se repite la misma objeción.

R — Body y White.

13-

P — En su agencia en el Istmo de Nicaragua, estaba incluida la agencia de la terminal del Atlántico de los vapores que viajaban entre Nicaragua y Nueva York?

R — Sí señor.

14-

P — Cuáles eran las obligaciones de Body y White en el Istmo de Nicaragua?

R — Ellos eran los encargados de recibir el carbón para suplírselo a los vapores, suministraban las provisiones a los vapores y transportaban los pasajeros en mulas y carros por la ruta del tránsito, de San Juan del Sur a La Virgen. Ellos también eran los encargados de recibir el oro y transportarlo hasta dejarlo a bordo del vapor en San Juan del Norte, pues tenían un contrato para ello.

15-

P — Cómo se hacía el tránsito por el Istmo cuando usted comenzó sus labores en Nicaragua?

R — Yo llegué a Punta Arenas el 29 de agosto de 1853. El Istmo se cruzaba entonces comenzando en un vapor del río, de Punta Arenas, o San Juan del Norte, a los Raudales del Castillo. Allí se usaban rieles para cruzar los raudales, y luego otro vapor que navegaba doce millas hasta los Raudales del Toro. De allí en un



Edificios de la Compañía Accesoría del Tránsito en
Punta Arenas (San Juan del Norte)

vapor del lago hasta La Virgen. El vapor del lago era más grande que los vapores del río.

16-

P — Dónde quedaba La Virgen?

R — Era un puerto en la costa sur del Gran Lago de Nicaragua.

17-

P — Cuál era la longitud de los rieles que usted mencionó que se usaban para cruzar los Raudales del Castillo?

R — Como dos mil pies.

18-

P — Cambió materialmente la manera de efectuar el tránsito por el Istmo, desde 1853 hasta comienzos de 1856?

R — Era igual.

19-

P — Cuánto tiempo permaneció usted en el Istmo, desde que llegó allí en 1853?

R — Permanecí como un año, desde el 29 de agosto de 1853. Después vine a Nueva York, estuve aquí como tres semanas y regresé a San Juan del Norte en el siguiente vapor. Entonces me quedé en San Juan del Norte hasta diciembre de 1855, cuando vine otra vez a Nueva York. En esa ocasión regresé de Nueva York a San Juan del Norte en el *Northern Light*; salí alrededor del 26 de diciembre de 1855 y llegué a San Juan del Norte como el 5 de enero de 1856. De allí en adelante permanecí en el Istmo hasta el 2 de diciembre de 1859, cuando salí de Aspinwall para Nueva York en el vapor *Atlantic*, arribando aquí el 13 de

diciembre de 1859. Desde entonces no he regresado al Istmo de Nicaragua.

20—

- P — Hubo alguna otra agencia de la Compañía Accesorio del Tránsito en el Istmo de Nicaragua, después que usted se hizo cargo de la suya en 1853? Si así fuere, describa las agencias y dé los nombres de los agentes.
- R — Había un agente en La Virgen, el señor George Jeffries.

21—

- P — Usted ha mencionado tres agencias, es decir, la suya en Punta Arenas o San Juan del Norte, la de George Jeffries en La Virgen y la de Body y White en San Juan del Sur. Había alguna otra agencia?
- R — Ninguna otra, señor.

22—

- P — Hubo algún cambio en esas agencias, o en alguna de ellas, entre 1853 y el otoño de 1855?
- R — La agencia de Body y White sufrió un cambio, creo que en 1854, cuando George Fitzgerald se hizo cargo de la agencia en lugar de Body y White. Cuando Mr. Fitzgerald sustituyó a Body y White lo hizo bajo la dirección de Mr. Cushing. Esa agencia de Cushing y Fitzgerald continuó hasta el otoño de 1855. Durante ese período no hubo otros cambios; mi agencia no sufrió ningún cambio.

23—

- P — Qué remuneración recibió usted de la Compañía Accesorio del Tránsito mientras fue su agente en el Istmo?
- R — La suma de diez mil dólares al año.

— 22 —

24—

P — Esa fue la suma que acordaron pagarle antes de irse a Nicaragua en 1853?

R — Sí señor.

25—

P — Esa remuneración permaneció igual durante toda su estadía allí como representante de esa compañía?

R — Permaneció igual.

26—

P — Describa los bienes de la Compañía Accesoría del Tránsito en el Istmo de Nicaragua, en el otoño de 1855.

R — Los bienes en Punta Arenas consistían en un edificio en el que estaba el taller de máquinas abajo y las oficinas arriba, dos bodegas para almacenar provisiones, una casa con comedor y dormitorios para los trabajadores, con una cocina pequeña; un casco viejo de barco para recibir carbón. Allí no había muelle. El casco estaba anclado cerca de la costa. Había un puente para conectar el casco con la costa, un pequeño cobertizo para lanchas y un embarcadero para lanchas con su caseta; unos rieles para halar los vapores del río, con su edificación adjunta; un taller de carpintería en el segundo piso y un gran depósito de leña. Eso era todo en Punta Arenas. Punta Arenas es un banco de arena en el puerto de San Juan del Norte, situado afuera y enfrente de Greytown.

La compañía tenía los siguientes vapores de río: El *C. Morgan*, el *J. N. Scott*, el *Colonel Wheeler*, el *H. L. Routh*, el *E. L. Hunt*, el *H. L. Bulwer*, el *J. L. White* y el *J. Ogden*. Todos hacían la travesía entre Punta Arenas y los Raudales del Castillo, menos el *J.*

— 23 —

Ogden, que viajaba entre los Raudales del Castillo y los Raudales del Toro.

En el Gran Lago de Nicaragua tenían el vapor *La Virgen*, el vapor *San Carlos* y lo que quedaba del vapor *Central America*. No sé si éste se hundió en el otoño de ese año o no, pero entonces estaba desmantelado. Se encontraba desmantelado en la boca del río Sábalos, lleno de agua y hundido hasta las barandas, en el otoño de 1855 o a comienzos de 1856. Fue poco después de la toma de Granada que se hundió. Después de la toma de Granada fue rehabilitado y llevado al otro lado del lago, y después se hundió. Ya se encontraba desmantelado desde varios meses antes de que lo rehabilitaran y lo llevaran al otro lado del lago, a Granada. Después volvió a la boca del río Sábalos y de nuevo quedó desmantelado, y entonces se llenó de agua y se hundió. Después de eso ya nadie lo volvió a sacar ni a utilizar.

27-

P — Cuál fue la fecha de la toma de Granada a que usted se refiere?

R — El 14 de octubre de 1855, y pocos días después fue que el *Central America* cruzó el lago.²

28-

P — Prosiga enumerando los bienes.

R — Ya enumeré todos los vapores del lago. En el lago había también dos lanchones de hierro, que se usaban para cargar leña en los vapores en el depósito de leña de la Isla de Ométepe. Allí había varios cobertizos, un depósito grande de leña y una pequeña habitación

² La toma de Granada fue el 13 de octubre de 1855. Scott después corrige su error, en la pregunta 160.



para el encargado. También había dos grandes depósitos de leña en el río Sábalos y otro en el sitio donde anclaban los vapores del lago en el río San Juan, que se llamaba *Change Bend*, como a treinta millas del Fuerte de San Carlos y alrededor de una milla antes de llegar al río Sábalos.

En La Virgen había un muelle, un taller de herrería y un edificio grande con un depósito para equipajes abajo, y en el segundo piso las oficinas y dormitorios para el agente y los empleados. El camino del tránsito entre La Virgen y San Juan del Sur estaba recubierto de macadam y tenía todos los puentes ya construidos. Cerca del punto más alto de la ruta estaba la *casa del medio camino*, del superintendente de la ruta, donde había un puesto de descanso con establos para las bestias y un lugar para guardar los carretones.

En San Juan del Sur existía una casa grande de dos pisos, con una bodega y oficinas abajo, y sala y dormitorios para el agente arriba; un caseta de zinc que se usaba de bodega; un pozo con su bomba y tanque de hierro para proveer de agua a los vapores; un tanque flotante de agua para el mismo fin; un depósito de carbón con una pequeña bodega, y un casco hundido que servía de embarcadero a las lanchas. Creo que eso era todo lo que había en el otoño de 1855.

29—

P — Hubo alguna apropiación, o interferencia con los vapores u otros bienes de la Compañía Accesorio del Tránsito, en el otoño de 1855? Si así fuere, haga el favor de indicar las causas y las circunstancias, comenzando con la primera apropiación, si es que la hubo, de uno o más vapores, con el propósito de usarlos para transportar tropas.

— 25 —

R — Antes del 11 de octubre de 1855 no hubo ninguna interrupción del tránsito. En la noche del 11 de octubre de 1855, mientras el vapor *La Virgen* se encontraba anclado en La Virgen, se nos acercó el general Hornsby en una lancha llena de soldados y sorpresivamente se apoderó del vapor. Yo estaba entonces a bordo de *La Virgen*. El general Hornsby nos ordenó apagar las calderas. Yo le pregunté por orden de quién se apoderaba del vapor. Me contestó que del general Walker, que entonces era coronel Walker. Entonces le pregunté al coronel Hornsby si yo podía bajar a tierra. Bajé a tierra y encontré a Walker en las oficinas de la compañía. Le pregunté por qué había enviado ese pelotón de soldados a posesionarse del barco. Me contestó que se había apoderado del barco porque deseaba utilizarlo al día siguiente. Le notifiqué que yo tendría que protestar la usurpación de cualquiera de los vapores de la compañía. Me dijo que estaba bien, que no tenía ninguna objeción que hacer. Entonces yo redacté una protesta en la oficina de la compañía, e igual cosa hizo el Juez Cortlandt Cushing. Esa protesta se la mostramos a Walker.

30—

P — Cuando el coronel Hornsby llegó al vapor con su lancha llena de soldados, no les ordenó usted que se retiraran?

R — Sí señor, les ordené que se retiraran.

31—

P — Quién le contestó y qué le dijo?

R — Primero me contestó el coronel Hornsby, diciendo: "Ya es demasiado tarde, capitán Scott, pues ya estoy a bordo." Después agregó: "Tengo una lancha llena de soldados

— 26 —

y he venido a apoderarme de este vapor. Le pido que no eche a andar la máquina."

32—

P — Hornsby se posesionó del barco?

R — Sí señor.

33—

P — Hornsby abordó el barco con sus soldados?

R — Con todos los soldados que llegaron en la lancha. Puso resguardos en la proa y en el cuarto de máquinas, y colocó un centinela en cada pasillo. Me hizo saber que mataría al primero que se atreviera a levar anclas o echara a andar la máquina. Yo había dicho que obedecería esas órdenes sólo por la fuerza; entonces fue que él dijo que mataría al primero que tratara de levar anclas o echara a andar la máquina.

34—

P — Cómo llegó el vapor *La Virgen*, a La Virgen, en esa ocasión, y a qué se debió el que usted estuviera a bordo?

R — Llevábamos carga local para Granada. Era un viaje extra. Yo salí de San Juan del Norte en un vapor del río y subí a bordo de *La Virgen* en los Raudales del Toro. Sólo llevábamos pasajeros locales para Granada. No iban pasajeros de California ni Nueva York. Todo eso sucedió cuando nos dirigíamos a Granada.

35—

P — Había usted alguna vez visto, anteriormente, al general Walker? Si así fuere, diga dónde y cuándo lo vió.

R — Lo había visto en San Juan del Sur, hacia un par de semanas.

— 27 —

36—

P — Cuándo desembarcó Walker en Nicaragua por primera vez?

R — El 27 de junio de 1855.³

37—

P — Cuánto tiempo después de eso fue que lo vió usted?

R — En esa ocasión no lo vi. El se retiró de Rivas y abandonó San Juan del Sur un par de días antes de que yo llegara. Se dijo que había zarpado para El Realejo.

38—

P — Cuánto tiempo estuvo Walker ausente de San Juan del Sur?

R — Hasta octubre de 1855.⁴

39—

P — Cuando Walker regresó, dónde y con qué fuerzas desembarcó?

R — En San Juan del Sur, con alrededor de 150 americanos y 250 nativos de Nicaragua.⁵

40—

P — Se le unieron otros americanos en San Juan del Sur?

R — Como 50 americanos más, durante el tiempo que permaneció allí.

³ Esa es la fecha en que Walker desembarcó por primera vez en el istmo de Rivas, pero al Realejo había llegado el 16 de junio.

⁴ Parece que Scott no comprendió bien la pregunta, pues Walker regresó a San Juan del Sur le 29 de agosto, y permaneció en el Istmo desde esa fecha hasta el 12 de octubre.

⁵ Según Walker, eran alrededor de 50 americanos y menos de 200 nicaragüenses.

41-

P — Cómo y de dónde llegó la gente de Walker al Istmo?

R — Llegaron del Realejo en un barco de vela.

42-

P — Sabe usted cómo y de dónde llegaron los americanos que se le unieron allí?

R — Algunos tenían dos o tres años de estar allí. Unos se habían quedado a conocer el país cuando iban de California a Nueva York, o viceversa. No sé cómo llegaron los restantes.

43-

P — Se libraba entonces una guerra civil en Nicaragua?

Se objeta la pregunta. El testigo debe limitarse a narrar los hechos.

R — En ese momento no, que yo sepa. ⁶

44-

P — No se dió cuenta usted de ninguna?

R — No señor.

45-

P — En la época en que llegó Walker, o después de su llegada, no ocurrieron algunos disturbios en Nicaragua? No intervinieron en ellos Walker y su gente?

R — El año anterior había habido una guerra democrática, la que creíamos que ya había terminado cuando llegó Walker. Después supe que Walker fue contratado por el partido democrático.

⁶ En realidad, todavía continuaba la guerra civil. Parece que Scott consideró que cesó cuando los legitimistas recuperaron la región del tránsito.

46—

P — Por favor, conteste mi pregunta.

R — Después intervinieron.

47—

P — Walker y su gente intervinieron?

R — Claro que sí.

48—

P — Dónde y cuándo vio usted a Walker por primera vez?

R — Lo ví en San Juan del Sur, como ya dije antes. Esa fue la primera vez que lo ví.

49—

P — Qué sucesos ocurrieron en las cercanías de la ruta del tránsito, entre San Juan del Sur y La Virgen, en el intervalo desde el desembarque de Walker en San Juan del Sur, proveniente del Realejo, hasta el día en que se apoderó del vapor *La Virgen*?

R — La batalla de La Virgen, como le dicen, entre Walker y los legitimistas al mando del general Guardiola.

50—

P — Puede dar la fecha en que ocurrió esa batalla?

R — Sí. El 3 de Septiembre de 1855.

51—

P — Se encontraba usted cerca cuando ocurrió esa batalla?

R — No señor. Creo que en esa fecha yo estaba en Punta Arenas.

52—

P — Estuvo usted cerca de alguna acción militar, antes de que Walker se apoderara del vapor *La Virgen*?

— 30 —

R – De ninguna, con excepción de la derrota de Walker en Rivas. Entonces yo iba para allá.

53–

P – Puede dar la fecha en que ocurrió?

R – Fue el 28 de junio de 1855.⁷

54–

P – Regresemos a la noche del 11 de octubre de 1855, cuando usted dijo que se apoderaron del vapor *La Virgen* y que usted redactó una protesta y se la mostró a Walker. Qué hizo usted entonces con la protesta?

R – La adjunté a la de Cortlandt Cushing, quien me dijo que las copiaría y las enviaría a las oficinas de la compañía en Nueva York.

55–

P – Qué órdenes dió Walker respecto al vapor *La Virgen*?

R – Yo le pregunté al general Walker cuándo iba a usar el barco, y me contestó que me lo haría saber al día siguiente. El día siguiente, 12 de octubre, me dijo que iba a necesitar el vapor entre las dos y tres de la tarde. Como a esa hora comenzaron a embarcar las tropas, bagajes y municiones. Terminaron de embarcar todo y el vapor levó anclas a eso de las seis o siete de la noche. Cuando ya habíamos navegado unas cuantas millas en el lago, yo le pregunté a Walker en qué dirección quería ir. Me contestó que hacia Granada.

56–

P – Cuántos soldados iban a bordo?

R – Como cuatrocientos cincuenta.⁸

⁷ Esa batalla de Rivas fue el 29 de junio de 1855.

⁸ Según Walker, eran alrededor de 350 hombres.

57—

P — Coaccionaron ellos a la tripulación del vapor?

R — Desde que Hornsby se apoderó del vapor se le impidió bajar a tierra a todos los tripulantes, con excepción del camarero, que creo que fue el único que bajó a tierra.

58—

P — Quién era el capitán de *La Virgen*?

R — El capitán Thomas Ericsson.

59—

P — El fue con ustedes a Granada?

R — Sí señor.

60—

P — Fue voluntariamente, o lo obligaron a ir?

R — Lo obligaron a ir, señor. Creo que ni siquiera le permitieron bajar a tierra después que se apoderaron del barco.

61—

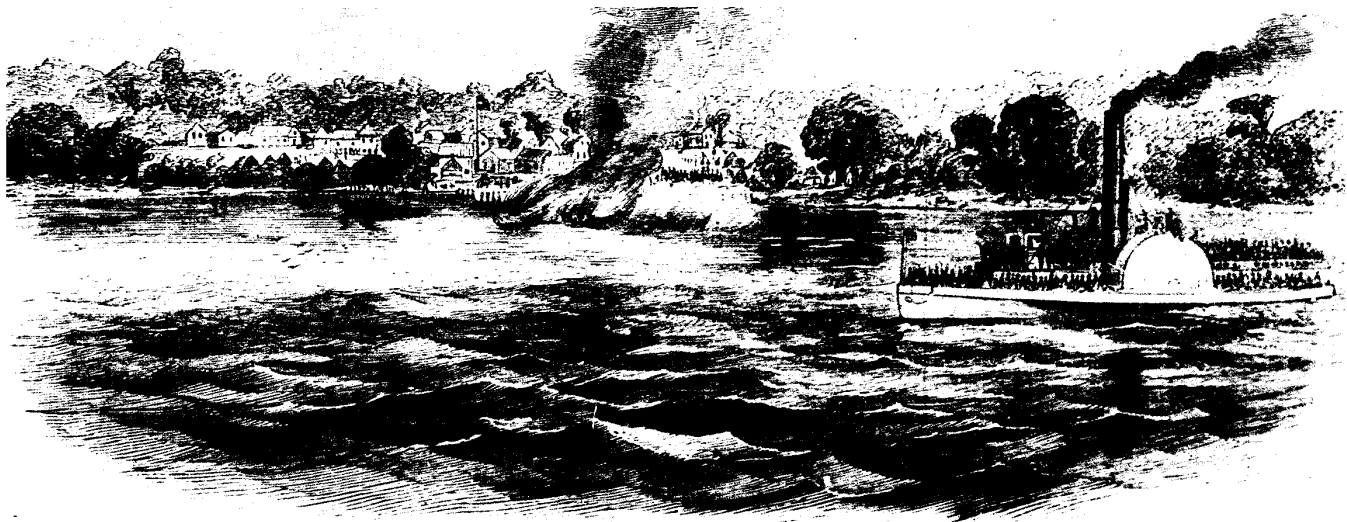
P — Por qué fue usted en el vapor con Walker y su gente?

R — Yo tenía asuntos que atender en La Virgen y en Granada, por lo que me dirigía a Granada en el vapor. En La Virgen me obligaron a continuar el viaje. Yo le pedí a Walker que me permitiera quedarme en La Virgen, pues allí tenía que atender un asunto. El me contestó que deseaba que lo acompañara hasta donde él fuera en el vapor. Claro está que fuí. Yo sabía en manos de quién estaba y no le volví a mencionar el asunto.

62—

P — Usted era en realidad un prisionero?

— 32 —



Walker y su ejército a bordo del vapor *La Virgen*.

R — Eso fue lo que me dijo Hornsby cuando subió a bordo.

63—

P — Los soldados que colocó Hornsby a bordo, permanecieron en sus puestos hasta que zarpó el vapor?

R — Sí señor.

64—

P — Continuaron controlando el vapor después que zarpó?

R — Mantuvieron los mismos centinelas en los pasillos, en el cuarto de máquinas y en la proa; el mismo número. Continuaron controlando el vapor.

65—

P — Iban otras personas a bordo, además de Walker y sus tropas, los oficiales y tripulantes del vapor y usted?

R — Iban varias personas a bordo; eran pasajeros locales.

66—

P — De las fuerzas de Walker a bordo del vapor, cuántos eran nicaragüenses?

R — 250 nicaragüenses y 200 americanos.⁹

67—

P — Pagaron Walker y sus tropas alguna cantidad en concepto de pasajes?

R — No pagaron nada.

68—

P — Ofreció pagar algo Walker? Si así fuere, de qué modo lo hizo?

R — En esa ocasión no ofreció pagar nada de ningún modo.

⁹ Según Walker, los americanos eran alrededor de cien.

69-

P — Acaso lo ofreció en alguna otra ocasión?

R — El entregó una cuenta firmada por él mismo, en la que figuraba el número de soldados que tenía en su nómina, y también la cantidad de bagajes y municiones. Esas listas se enviaron a mi oficina de Punta Arenas. Walker nunca ofreció pagar nada excepto por medio de papeles; después, en varias ocasiones firmó algunos recibos por transportes de pasajeros a cuenta del gobierno.

70-

P — Le entregó Walker a usted alguna lista o nómina de sus tropas transportadas en ese viaje a Granada?

R — No señor.

71-

P — Alguna vez le entregó Walker a usted algún recibo u orden contra el gobierno por ese transporte?

R — Sí señor.

72-

P — Cuándo?

R — Algún tiempo después de la toma de Granada.

73-

P — Dónde?

R — Me lo enviaron a mi oficina en Punta Arenas.

74-

P — Sabía usted a dónde pensaba ir Walker cuando salió de La Virgen en el vapor *La Virgen*?

R — No lo sabía.

— 34 —

75-

P – Qué hicieron cuando Walker ordenó que el vapor se dirigiera a Granada?

R – Viramos proa hacia Granada.

76-

P – Dijo algo Walker sobre el modo de desembarcar?

R – Sí dijo. A mí me preguntó cuál era la forma más conveniente y segura de desembarcar, unas cuantas millas al norte del fuerte, fuera de la vista del fuerte. Yo le sugerí que lo consultara al capitán Ericsson, y éste le dijo que la mejor playa que conocía quedaba como a tres millas al norte de Granada, por lo que allá nos dirigimos. Allí anclamos, a la distancia acostumbrada de la costa, a eso de las cuatro de la mañana del día siguiente. Eso fue en la madrugada del 14 de octubre de 1855.¹⁰

77-

P – Desembarcó Walker con sus tropas?

R – Sí señor.

78-

P – Qué hicieron con el barco?

R – Walker ordenó que nos quedáramos allí, hasta que él nos avisara.

79-

P – Usted desembarcó, o permaneció a bordo del vapor?

R – Yo permanecí a bordo.

¹⁰ Desembarcaron en la madrugada del 13 de octubre. Ver documento No. 22, y también la pregunta 160, donde Scott corrige su error.

80—

P — Usted obedeció las órdenes de Walker, después que él se fue?

R — Yo le obedecí al oficial que quedó a cargo del resguardo.

81—

P — Qué resguardo?

R — Walker dejó a un oficial al frente de. . . creo que eran diez soldados.

82—

P — Qué hicieron Walker y su gente después de desembarcar?

R — Yo no ví lo que hicieron después de desembarcar, pues todavía no había amanecido.

83—

P — No escuchó usted nada?

R — Como a las cuatro de la tarde oí decir que Walker había tomado Granada, pero yo no oí ningún disparo.

84—

P — Cuánto tiempo se quedó usted a bordo del vapor?

R — Varios días.

23 de abril de 1861. Continúa la declaración.

85—

P — Ese día que llegaron a la costa, al norte de Granada, donde desembarcaron Walker y sus tropas, recibió usted alguna comunicación de la costa? Si así fuere, diga qué recibió y a qué hora.

— 36 —

R — Como a las cuatro de la tarde de ese día, vimos llegar a un señor a caballo, que le hacía señales al barco. Enviamos una lancha a la costa y nos enteramos que se trataba de Mr. Lawless, un comerciante de Granada.¹¹ Llevaba una nota del general Walker para el capitán del vapor *La Virgen*, comunicándole que estaba en posesión de Granada y que deseaba que el vapor fuera a fondear cerca del fuerte de la ciudad.

86—

P — Qué hicieron cuando recibieron esa comunicación?

R — El vapor se dirigió al fuerte. Yo desembarqué, e indagué con alguien que encontré en la costa si era seguro para mí ir a la ciudad. Me dijo que sí, ya que las únicas tropas en la zona de Granada eran las de Walker. Entonces me dirigí a Granada, donde ví al Ministro Americano, y también al general Walker.

87—

P — Qué ocurrió entre usted y el general Walker en esa oportunidad?

R — Nada especial, fuera de que platicamos sobre su entrada a la ciudad después del desembarque. Allí le pregunté si yo tenía permiso para irme en el vapor. Me contestó que me lo haría saber al día siguiente. Esa noche regresé a dormir en el vapor.

88—

P — Se esperaba que llegaran pasajeros de California a La Virgen en esos días? Si así fuere, diga en qué vapor y en qué fecha.

¹¹ El señor John Lawless fue fusilado en Granada por el general José Dolores Estrada casi exactamente un año más tarde, el 12 de octubre de 1856, cuando las tropas aliadas atacaron y ocuparon parte de la ciudad.

- R — Los vapores salían de San Francisco el 5 y el 20 de cada mes. Los pasajeros generalmente llegaban a La Virgen doce o trece días después. El *Uncle Sam* era el más rápido de los vapores y generalmente llegaba un día antes. El *Uncle Sam* salió de San Francisco el 5 de octubre, por lo que sus pasajeros se esperaban en La Virgen alrededor del 16 de octubre.

89—

- P — Se dio cuenta usted qué día en realidad llegaron los pasajeros del *Uncle Sam*?

R — El 16 de octubre.

90—

- P — Antes de salir de los Raudales del Toro para La Virgen, cuando iniciaba el viaje de que hablamos, hizo usted algún arreglo con el capitán del *San Carlos*, para el transporte de los pasajeros del *Uncle Sam*, de La Virgen a los Raudales del Toro?

R — El arreglo que hice en esa ocasión, fue que el capitán del vapor *San Carlos* se quedara esperando los pasajeros de Nueva York en los Raudales del Toro, anclado en el fondeadero de *Change Bend*, como le llamábamos, y que yo llevaría los pasajeros del *Uncle Sam* en el vapor *La Virgen*.

91—

- P — Fuera de *La Virgen*, había algún otro vapor disponible para recibir los pasajeros que llegarían de California en el *Uncle Sam*, en esa ocasión?

R — No señor, pues los únicos vapores que navegaban el lago eran *La Virgen* y el *San Carlos*.

— 38 —

92—

P — Le informó usted al general Walker que necesitaba usar el vapor *La Virgen* para transportar esos pasajeros?

R — Sí señor, y él me aseguró que en esa oportunidad él no interferiría con el tránsito.

93—

P — Haga el favor de dar la fecha de su entrevista con Walker en Granada, en la que usted declaró que él le haría saber al día siguiente si usted iba a poder llevarse el barco.

R — Fue el mismo día de la toma de Granada. El 14 de octubre por la tarde, según mis cuentas.¹²

94—

P — Se lo hizo saber Walker el 15, como se lo había prometido?

R — Sí señor.

95—

P — Qué órdenes recibió usted de Walker el 15? ¹³

R — Me dijo que habían nombrado una comisión para visitar al general Corral, de quien se creía que estaba en Rivas. Los miembros de la comisión eran el ministro americano Mr. Wheeler y don Juan Ruiz con su hijo. Walker me ordenó que los llevara a Rivas y me quedara allí esperando su regreso.

96—

P — Obedeció usted esa orden? Si así fuere, diga cuándo salió de Granada y cuándo llegó a Rivas.

¹² El 13 de octubre. Ver pregunta 160.

¹³ El 14 de octubre. Ver pregunta 160.

R — La obedecí. Salí de Granada dos o tres días después de la toma de la ciudad.¹⁴ Salimos en la mañana y llegamos a Rivas en la tarde. Son como cincuenta millas de distancia.

97—

P — El vapor *La Virgen* permaneció en Granada, hasta que salió para Rivas?

R — Así fue, hasta donde puedo recordar. No creo que el vapor haya ido a ninguna otra parte.

98—

P — Cuánto tiempo permaneció el vapor en Rivas, en esa ocasión?

R — Nos quedamos esa noche y a la mañana siguiente nos fuimos a la Virgen.¹⁵

99—

P — Ya entonces había llegado el vapor *San Carlos* a La Virgen?

R — Todavía no había llegado.

100—

P — Recuerda usted si ya habían llegado los pasajeros del *Uncle Sam*?

R — No señor.

¹⁴ Salieron de Granada a las 2 A.M. del 15 de octubre. Ver el cuaderno de bitácora del vapor *La Virgen*, que es el documento No. 22 en el apéndice de esta obra.

¹⁵ Al decir Rivas, Scott evidentemente se refiere a San Jorge, que es el puerto lacustre de la ciudad de Rivas. Ver el cuaderno de bitácora del vapor.

101-

- P — Cuánto tiempo permaneció el vapor *La Virgen* en La Virgen, en esa ocasión?
- R — Regresamos a Rivas ese mismo día.

102-

- P — Qué distancia hay entre Rivas y La Virgen?
- R — Por agua son entre siete y ocho millas. Nosotros anclamos cerca de Rivas.

103-

- P — Después de regresar a Rivas, cuánto tiempo permaneció el barco allí?
- R — Allí nos quedamos solamente parte de ese día, hasta que vimos ondear la bandera en el asta de La Virgen esa misma tarde.¹⁶

104-

- P — Qué hicieron entonces?
- R — Inmediatamente regresamos a La Virgen.

105-

- P — Ya entonces había llegado el vapor *San Carlos*?
- R — No señor.

106-

- P — Cuánto tiempo permaneció el vapor *La Virgen* en La Virgen, en esa ocasión?
- R — Subieron a bordo los pasajeros y zarpamos para San Carlos.

¹⁶ Ver anotaciones del 17 de octubre en el cuaderno de bitácora del vapor, que es el documento No. 22 en el apéndice de esta obra.

107—

P — El día que viajaron de Granada a Rivas con Mr. Wheeler y Ruiz a bordo, iban en el vapor algunos soldados de Walker?

R — No señor.

108—

P — Cuándo abandonó el vapor el resguardo de Walker?

R — Cuando subió a bordo el coronel Wheeler.

109—

P — Después que desembarcaron en Rivas el coronel Wheeler y el señor Ruiz, cuándo los volvió a ver usted?

R — Al coronel Wheeler lo ví en La Virgen.

110—

P — Fue eso cuando, según su declaración, vio ondear la bandera en el asta? Fue entonces que usted vio a Mr. Wheeler?

R — Sí señor, fue en esa oportunidad.

111—

P — Subió entonces Mr. Wheeler a bordo del vapor *La Virgen*?

R — No señor. El se quedó en La Virgen, hasta que regresamos del fuerte San Carlos.

112—

P — Ya había llegado el vapor *San Carlos* a La Virgen, cuando usted vio a Mr. Wheeler allí?

R — No señor; no había llegado.

113—

P — Conoce usted al Sr. Parker H. French?

R — Sí señor.

114—

P — Sabe usted algo de su llegada a La Virgen en el otoño de 1855?

R — Sí señor; yo me encontraba en La Virgen cuando llegó.

115—

P — Cómo había llegado usted allí?

R — En el vapor *La Virgen*.

116—

P — En qué fecha fue que usted vio a Parker H. French en La Virgen?

R — Del 14 al 15 de octubre.¹⁷

117—

P — Fue eso antes o después de que Walker tomara Granada?

R — Fue después.

118—

P — Cuánto tiempo después?

R — Debe haber sido dos días después.

119—

P — Fue eso en la oportunidad en que vio la bandera en el asta, según dijo anteriormente?

R — Así fue.

120—

P — Es buena su memoria en cuanto a fechas?

R — No en este punto.

¹⁷ French llegó a San Juan del Sur, procedente de California, en el *Uncle Sam* el 16 de octubre. Scott lo vio en La Virgen el 17.

121-

P — Está usted seguro respecto a los sucesos?

R — Sí señor; estoy seguro de los que presencié hasta que regresé a los Estados Unidos en diciembre de 1855.

122-

P — Sabe usted cómo llegó Parker H. French a La Virgen y de dónde llegó?

R — Llegó de San Francisco en el vapor *Uncle Sam*.

123-

P — En qué viaje del *Uncle Sam* llegó?

R — En el viaje que salió de San Francisco el 5 de octubre.

124-

P — Cuando usted dice que lo vio en La Virgen del 14 al 15 de octubre, está usted seguro en cuanto a la fecha?

R — Debe haber sido más o menos en esos días.

125-

P — Narre todo lo que haya ocurrido entre usted y el señor Parker H. French, cuando usted lo vio en La Virgen en esa ocasión a que nos referimos.

R — La primera vez que lo vi fue cuando llegó al barco con los pasajeros. Después que subió a bordo, y cuando ya todos los pasajeros y equipajes se encontraban en el vapor, French todavía no había decidido lo que iba a hacer con los reclutas que lo acompañaban. Yo quería que se quedaran en La Virgen hasta que regresara el vapor. El decidió que irían con los pasajeros, pues eso era preferible a quedarse en La Virgen. No lo pude convencer para que se quedaran, y como él tenía la fuerza, yo me vi obligado a obedecer sus órdenes.

126—

P — Qué fuerza tenía él?

R — Creo que eran como sesenta hombres.

127—

P — De quién eran esos reclutas?

R — Eran para Walker.

128—

P — Fue eso el mismo día en que usted vio al coronel Wheeler en La Virgen?

R — Debe haber sido el mismo día.

129—

P — Volvió usted a ver al coronel Wheeler después de que French subió a bordo?

R — No lo volví a ver hasta que regresamos del fuerte San Carlos.

130—

P — Cuántos pasajeros del *Uncle Sam* subieron a bordo de *La Virgen* en esa ocasión?

R — Todos los que iban para Nueva York.

131—

P — Se quedaron los pasajeros a bordo del vapor cuando Parker H. French decidió ir con sus reclutas?

R — Sí señor.

132—

P — Llevó usted a Parker H. French y sus soldados voluntariamente, o no fué así?

R — Los acepté a bordo de *La Virgen* voluntariamente, pero no los llevé voluntariamente al fuerte San Carlos.

— 45 —

- P — Cuándo dejó de actuar voluntariamente usted?
- R — El vapor estaba anclado junto al muelle cuando él subió a bordo con los demás pasajeros. Cuando yo anuncié que estaba listo para zarpar, French dijo que él no estaba listo. Le pregunté cuál era el motivo para atrasar la salida del vapor y me contestó que aguardaba un carretón con equipaje, al que debíamos esperar. Creo que el carretón llegó en una media hora. El equipaje consistía en un cañón, municiones y varios baúles. El cañón lo habían bajado del vapor *Uncle Sam*, al que había pertenecido antes. Después que llegó el carretón con el equipaje, zarpamos para el río San Juan, al otro lado del lago. French hizo detener el vapor al llegar frente al fuerte San Carlos, y envió a tierra una carta para el comandante del fuerte. El capitán Ericsson llevó la carta en la lancha, acompañado de dos hombres. Transcurrió media hora sin que regresara la lancha. Entonces le dispararon desde el fuerte San Carlos un cañonazo de 24 libras al vapor *La Virgen*. El proyectil dio en el agua varios centenares de pies delante de nosotros. Yo ordené que el vapor se pusiera en marcha. Hubo otros dos disparos, los que también cayeron cortos del blanco. El vapor avanzó cerca de la costa, pero fuera del alcance de los cañones del fuerte. French ordenó detener el barco para desembarcar sus tropas, a las que puso en un bote y una canoa, con sus armas y municiones, y se alejaron del vapor. Cuando habían remado como media milla hacia la costa, se desató una fuerte lluvia, y regresaron a informarle a French que se habían mojado las municiones. Después de consultar con sus oficiales, French ordenó que sus tropas subieran a bordo del vapor y que éste se dirigiera a Granada, haciendo escala

en La Virgen. El capitán Ericsson se quedó detenido en San Carlos y el segundo oficial se hizo cargo del barco. Esa misma noche llegamos a La Virgen, donde desembarcaron los pasajeros.¹⁸

134—

P — Ya había entonces llegado el vapor *San Carlos* a La Virgen?

R — No; no había llegado.

135—

P — Cuándo llegó?

R — Debe haber llegado el 19 en la mañana.

136—

P — Fue esa la mañana siguiente de su llegada a La Virgen con French, sus soldados y los pasajeros, a su regreso del fuerte San Carlos que acaba de narrar?

R — El vapor *San Carlos* llegó a La Virgen a la mañana siguiente de nuestro regreso, tal como usted dice en su pregunta.

137—

P — Dónde se encontraba el vapor *La Virgen* cuando usted vio al vapor *San Carlos* en esa ocasión?

R — Se encontraba en la isla de Ometepe, proveyéndose de leña.

138—

P — Se fue el vapor a la isla, después que desembarcaron French y los pasajeros en La Virgen? Si así fuere, cuánto tiempo después se fue?

¹⁸ Ver anotaciones del 18 de octubre en el cuaderno de bitácora del vapor, que es el documento No. 22 en el apéndice de esta obra.

R — Se fue inmediatamente a la isla.¹⁹

139—

P — A qué distancia queda?

R — Unas diez o doce millas.

140—

P — En cuánto tiempo cargó la leña?

R — En unas cuatro o cinco horas.

141—

P — Regresó el vapor a La Virgen después de aprovisionarse de leña?

R — No; se fue al otro lado de la isla. El vapor *San Carlos* llegó a La Virgen con los pasajeros de Nueva York antes que *La Virgen* saliera de Ometepe. Al llegar a La Virgen, los pasajeros que iban a bordo del *San Carlos* supieron que los pasajeros procedentes de California (los mismos que el vapor *La Virgen* había dejado allí) habían sido atacados por unos soldados. El agente del puerto no consideró prudente que desembarcaran los pasajeros que venían de Nueva York. Por eso no desembarcaron, sino más bien los pasajeros que se encontraban en La Virgen se embarcaron a bordo del *San Carlos*, incluyendo los heridos en el ataque. El *San Carlos* entonces se dirigió a Ometepe, con ambos grupos de pasajeros a bordo, y allí se encontró con el vapor *La Virgen* en el sitio donde se cargaba la leña.²⁰

¹⁹ El vapor se fue a la isla después de que llevó a French a Granada. Ver fechas 19 y 20 de octubre en el cuaderno de bitácora.

²⁰ Ver anotaciones del 20 de octubre en el cuaderno de bitácora del vapor, que es el documento No. 22 en el apéndice de esta obra.

142—

- P — Dónde se encontraba usted cuando los pasajeros fueron atacados en La Virgen?
- R — Debo haber estado en el depósito de leña de Ometepe. No recuerdo haber ido a otro sitio.²¹

143—

- P — Durante la travesía al fuerte San Carlos, usted y el capitán y la tripulación de *La Virgen* actuaron voluntariamente o fueron forzados?

(Se objeta por insinuar la respuesta.)

- R — A los pasajeros los llevé voluntariamente en esa dirección, pues ese era el negocio de la compañía, hasta que French ordenó detener el vapor y enviar una lancha a tierra. Entonces consideré que me vi forzado a obedecerle, bajo las circunstancias.

144—

- P — Por qué se consideró forzado a obedecer?
- R — La gente de Walker me había amenazado con volarme la tapa de los sesos si no obedecía; esa era generalmente la expresión que usaban.

145—

- P — A quién se refiere cuando dice gente de Walker?
- R — Me refiero a French y a otros que llegaron antes que él al país. Yo entendía que French era uno de los de Walker, que había llegado a Nicaragua para unírsele.

²¹ Al anochecer el 19, cuando ocurrió el ataque a los pasajeros en La Virgen, Scott salía de Granada en el vapor, rumbo a Ometepe. Ver cuaderno de bitácora del barco.

146—

- P — Se dio cuenta usted que French pensaba dirigirse al fuerte San Carlos? Si así fuere, diga cuándo se dio cuenta.
- R — Después que dispararon los cañonazos contra el vapor, cuando nos detuvimos para desembarcar sus tropas, supe que la carta que French había enviado a tierra era exigiendo la rendición del fuerte. Eso lo supe, creo que de boca del coronel Fry. Después supe que Fry estaba conectado con Walker. En ese momento no logramos saber si era French o Fry el que estaba al mando de las tropas a bordo del vapor.

147—

- P — Después se dio usted cuenta de que Fry estaba conectado con Walker?
- R — Por eso fue que llegó a Nicaragua. Después recibió su nombramiento de coronel en el ejército de Walker.

148—

- P — Qué pasó con el capitán Ericsson y los dos hombres que bajaron a tierra en el fuerte San Carlos?
- R — Se quedaron allí, hasta después que regresó el vapor.

149—

- P — Vio usted a los heridos a bordo del vapor *San Carlos* cuando éste llegó a la isla de Ometepe? Si así fuere, cuántos vio y en qué condiciones se encontraban?
- R — Los vi a todos. Eran como ocho o nueve heridos, y entendí que hubo cuatro muertos que enterraron en La Virgen. Los heridos que vi eran heridos de bala. Yo ayudé a curar a dos o tres de ellos, heridos de bala.

— 50 —

150-

P – Cómo comenzó el tiroteo en La Virgen, y quién fue el que lo hizo?

R – Fué hecho por tropas legitimistas de Rivas, al mando de un capitán francés.

151-

P – Sabe usted cuál fue la causa?

Se objeta la pregunta, pues el testigo debe limitarse a narrar los hechos que él conoce. (La pregunta queda en suspenso por el momento).

152-

P – Los hechos relacionados con ese tiroteo fueron del conocimiento público en La Virgen y sus alrededores?

(Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta).

R – Lo fueron después de que ocurrieron.

153-

P – Cuáles fueron esos hechos?

(Se objeta la pregunta porque pide testimonio de oídas).

R – Después que Corral salió de Rivas, ese capitán francés formó una compañía de franceses y nativos, cuyo propósito no averiguamos sino hasta después que atacaron las oficinas donde se encontraban los pasajeros. Entonces se me informó que se habían organizado para robar las oficinas, lo cual hicieron después de atacar a balazos, y se llevaron preso a Rivas al agente de la compañía Cortlandt Cushing.

— 51 —

154—

P — Rivas estaba entonces en poder de las fuerzas legitimistas?

R — Así es.

155—

P — Puede usted dar la fecha del ataque a La Virgen?

R — Fue el 19 de octubre de 1855.

156—

P — Encontró alguna dificultad el vapor *San Carlos*, cuando llevaba los pasajeros, de los Raudales del Toro a La Virgen, en ese viaje? Si así fuere, diga qué fue y cuándo ocurrió.

(Pregunta se objeta por pedir testimonio de oídas).

R — Al cruzar frente al fuerte San Carlos, el vapor *San Carlos* se detuvo y envió una lancha a tierra, como de costumbre. Eso era en la tarde del mismo día en que había bajado a tierra la lancha del vapor *La Virgen* (lo cual había sucedido en la mañana). Mientras el *San Carlos* se encontraba detenido, le dispararon un cañonazo desde el fuerte, el cual acertó al vapor cerca del timón, y lo atravesó matando a una señora con su niña e hiriendo a otro niño en el pie.

157—

P — Esos sucesos fueron del conocimiento público después que ocurrieron?

R — Yo los leí en los periódicos. Yo vi al vapor y a los pasajeros después de ese ataque.

158—

P — Narre todo lo que vio en el vapor *San Carlos* relacionado con ese suceso, describa la apariencia del vapor y diga cuándo lo vio.

— 52 —

R — Lo ví en la isla de Ometepe, inmediatamente después que llegó. Vi donde pasó el cañonazo por la timonera, dañando y doblando la barra excéntrica y rompiendo después la cadena del timón. De allí atravesó la cubierta, donde mató a la señora y su niña, dejando varias grandes manchas de sangre, y finalmente cruzó por la timonera y el excusado.

159—

P — A qué hora fue que el *San Carlos* encontró a *La Virgen* en el depósito de leña? Qué hicieron entonces los vapores y los pasajeros?

R — Fue en la mañana, al amanecer del 20 de octubre.²² Ambos vapores se fueron a un antiguo depósito de leña en otro lugar de la isla, para conseguir provisiones. Estando allí, los pasajeros se pusieron inquietos y descontentos, y lo sometieron a votación. En primer lugar, me preguntaron qué hacíamos allí, y yo les expliqué que íbamos en busca de provisiones. Después sometieron a votación si deberíamos quedarnos allí o regresar a La Virgen. Yo aconsejé que fuéramos a Granada. Entonces votaron, levantando las manos, para decidir si íbamos a Granada o a La Virgen. La votación parecía tablas, la mitad para Granada y la otra mitad para La Virgen. French y su gente iban a bordo, pero no volvieron a abrir la boca después de su derrota en San Carlos, simplemente se escondieron y pasaron desapercibidos.

24 de abril de 1861. Continúa la declaración.

160—

El testigo dice, que antes de comenzar el interrogatorio desea corregir algunos errores que cometió ayer.

²² Los pasajeros de *La Virgen* llegaron a Ometepe el 20 en la noche y zarparon de allí el 21 en la tarde. Ver cuaderno de bitácora, que es el documento No. 22 en el apéndice de esta obra.

Cuando estaba en San Jorge, cerca de Rivas, vi ondear la bandera en el asta de La Virgen, por lo que regresé de San Jorge a La Virgen, y al llegar encontré en la costa al coronel Wheeler. Lo subí a bordo y lo llevé a Granada. Eso fue el 15 de octubre en la tarde, que salí para Granada.²³ El 16 dejé a Wheeler en Granada y regresé a La Virgen, haciendo escala en el depósito de leña de Ometepe. El 17 llegué a La Virgen, y esa misma tarde se embarcaron los pasajeros y salimos para el fondeadero en el río San Juan. Al amanecer del 18 llegamos al fuerte San Carlos y enviamos una lancha a tierra, conforme ya declaré anteriormente. Aquí cometí un error en mi testimonio de ayer. Cuando regresamos del fuerte San Carlos, en vez de ir directamente a La Virgen nos dirigimos a Granada, pasando al norte de la isla de Ometepe. En Granada dejamos a French y sus tropas, y nosotros regresamos a La Virgen, donde desembarcaron los pasajeros de California que habían abordado el vapor el 17. Entonces me dirigí al depósito de leña, donde después se nos unió el *San Carlos*, mientras cargábamos la leña.

Ayer cometí otro error, cuando dije que la toma de Granada fue el 14 de octubre. Al revisar mis cartas comprobé que fue el 13 de octubre, y por lo tanto, fue en la noche del 14 de octubre que salimos de Granada para Rivas. Cuando dije ayer que French y su gente se escondieron durante la votación de los pasajeros, fue porque entonces no los vi, pero se me había olvidado que ya habían desembarcado en Granada. Después se me refrescó la memoria, cuando revisé mis cartas y apuntes.

²³ Al corregir algunos errores, Scott comete otros en su declaración. A Wheeler no lo llevó de La Virgen a Granada el 15, sino el 19 de octubre, junto con French y sus tropas. Ver esas fechas en el cuaderno de bitácora.

- P — Qué sucedió después de la votación de los pasajeros a bordo de *La Virgen*, que usted narró ayer, diciendo que era aparentemente tablas?
- R — Le manifesté a los pasajeros que iríamos a La Virgen, donde se podrían quedar aquellos que desearan bajar a tierra. Cuando llegamos cerca del muelle, donde acostumbrábamos anclar, vimos algunos soldados en la costa, gente armada, y poco después se nos acercó una lancha con un mensaje para mí. Me lo enviaba el capitán francés, y decía que deseaba verme para algo muy importante, que me interesaría. Estoy repitiendo lo que decía la nota que me envió. En ese momento me dí cuenta que la tripulación de la lancha trataba de escapar, que no deseaban regresar a tierra. Quiero decir, que los tripulantes de la lancha se escondieron en el vapor. Entonces le pregunté a Mr. William H. Mills, quien había llegado en la lancha, si él creía que yo correría peligro al bajar a tierra. Me contestó que sí, que él creía que pensaban arrestarme. Entonces le sugerí a Mr. Mills, que estaba en la lancha junto al vapor, que subiera a bordo del barco. Me contestó que no podía hacerlo, porque temía, que si él no regresaba a tierra, podían matar a George Mc Murray, George Fitzgerald y Mr. Brandon; este último había sido tenedor de libros de la compañía. Mr. Mills regresó a tierra, solo, en la lancha. Los dos vapores zarparon para Granada. Al llegar a Granada mandé a llamar al Ministro Americano, al coronel Wheeler, para que subiera a bordo. Luego, subió a bordo, y se lo presenté a los pasajeros. El coronel Wheeler les aconsejó que desembarcaran y ofreció ayudarles en todo

lo que le fuera posible. Allí nos quedamos hasta que vimos llegar al vapor *Central America*.²⁴

162—

- P — Por qué motivo llegó el *Central America* a Granada?
- R — El capitán Mahoney y la tripulación del vapor *Ogden*, que hacía la travesía entre los Raudales del Castillo y los del Toro, suplieron la leña y lograron echar a andar al vapor *Central America*, que entonces se encontraba en la boca del río Sábalos. En él se dirigieron a Granada, según nos dijeron, para reportar que el fuerte San Carlos había sido evacuado por los legitimistas. Inmediatamente le avisamos a los pasajeros que subieron a bordo, para llevarlos a su destino. Tanto los pasajeros que iban a California, como los que iban a Nueva York, se encontraban entonces en Granada.²⁵

163—

- P — Diga si llegó algún cargamento de oro en el *Uncle Sam* el 16 o 17 de octubre. Si así fuere, qué destino tuvo ese cargamento?
- R — Sí llegó. Fue puesto a bordo de *La Virgen* cuando se embarcaron los pasajeros en La Virgen, y continuó en el vapor hasta que llegó a Granada, junto con el *San Carlos*, como ya declaré anteriormente. Me imagino que ese cargamento de oro es lo que trataban de robar los soldados legitimistas que atacaron La Virgen. Ya cuando estábamos a punto de salir de Granada, el general Walker me envió una orden para que entregara una caja rotulada *Cook & Co.*, que estaba supuesta a contener \$20,000 en oro.

²⁴ Ver anotaciones del 21 de octubre en el cuaderno de bitácora, que es el documento No. 22 en el apéndice de esta obra.

²⁵ Los pasajeros salieron de Granada el 23 en la noche. Ver esa fecha en el cuaderno de bitácora.

164—

P — Pregunta el abogado acusador: Fue esa una orden escrita?

R — Sí señor.

El abogado acusador pide que se presente esa orden.

165—

P — Pregunta del abogado defensor: Dónde está esa orden escrita?

R — Se la llevaron de vuelta a Walker, creo yo, pues no me quedó a mí.

166—

P — La ha vuelto a ver alguna vez, desde ese día que la vio en Granada?

R — Creo que no.

167—

P — A quién iba dirigida esa orden?

R — Iba dirigida a mí, señor, o al capitán de uno de los vapores. No recuerdo si iba dirigida a mí o al capitán Slocum. El era el único capitán que quedaba entonces.

168—

P — Quién le presentó la orden?

R — Un oficial del ejército del general Walker. Llegaron dos o tres de ellos, y todos parecían tener algo que decir al respecto.

169—

P — Continúe narrando, detalladamente, todo lo que ocurrió relacionado con el oro después que le presentaron la orden.

— 57 —

R — Yo me negué a entregar el oro. Uno de los oficiales me notificó que el vapor no podría salir, mientras no se recibiera la contestación de Walker a mi negativa de entregar el oro. Para ahorrar tiempo, decidí bajar a tierra y fui a ver al general Walker. Lo encontré en la Casa del Gobierno y le expliqué las razones que tenía para no acatar su orden. Le expliqué, que yo me consideraba responsable del oro desde el momento que éste saliera del barco, y que no podía entregarlo sin una autorización de Mr. Morgan. Entonces yo era un empleado de la Compañía del Tránsito, cuyo presidente era Mr. Morgan. Walker lo consultó con Parker H. French, a quien le dijo, en mi presencia, que él dudaba que la orden de Macdonald lo autorizara a tomar el oro. Entonces Macdonald y French, juntos, le mostraron a Walker algunas cartas, y yo los vi cuando las leían en la habitación contigua. Walker regresó, se sentó a mi lado junto a la mesa, y me dijo que había decidido apoderarse del oro; que la lectura de esas cartas lo habían convencido que tenía derecho a hacerlo. Yo le reiteré que me negaba a entregarlo. El respondió, que enviaría un pelotón a bordo a tomarlo por la fuerza, lo cual hizo. Entonces yo presenté una protesta ante el Ministro Americano, el coronel Wheeler, la cual fue firmada por Walker.²⁶

170—

P — Qué fuerzas envió Walker y qué fue lo que hicieron?

²⁶ Es interesante observar, que esa protesta no aparece, ni se menciona, en ninguno de los despachos del ministro Wheeler al Departamento de Estado, que se conservan en los Archivos Nacionales de los Estados Unidos, a pesar de que Wheeler incluyó numerosos documentos similares en sus despachos. Sin embargo, una copia fotostática de la protesta de Scott, manuscrita de puño y letra por Wheeler, fue publicada por Ernest A. Wiltsee en la página 182 de su libro *Gold Rush Steamers*, The Grabhorn Press, San Francisco, 1938. Wiltsee no especifica dónde encontró el original.

- R – Envió varios soldados armados al mando de un oficial, en una lancha, al vapor *La Virgen*, donde exigieron se les abriera la puerta del depósito donde estaba el oro. Puede ser que me equivoque en cuanto a si el oro estaba a bordo de *La Virgen*, o había sido transbordado al *San Carlos*, pues en este momento no recuerdo con seguridad si había sido transbordado o no.

171–

- P – Se encontraba usted a bordo del vapor donde estaba el oro, ya sea éste el *San Carlos* o *La Virgen*, cuando los soldados de Walker llegaron a tomarlo? Si así fue, narre lo que ocurrió.
- R – Yo subí a bordo, junto con ellos. Ellos exigieron que se abriera la puerta para tomar la caja con el oro, pues dijeron que de lo contrario la abrirían por la fuerza. Entonces, yo le pedí la llave al camarero del vapor y le indiqué que abriera la puerta. Me vi forzado a hacerlo para evitar que la rompieran. Los soldados de Walker se apoderaron del oro y se lo llevaron a tierra.

172–

- P – Qué sucedió después?
- R – Partimos hacia La Virgen, donde desembarcamos los pasajeros que iban a California. Ambos vapores fueron juntos. Después continuamos hacia el río San Juan; a los Raudales del Toro, con los pasajeros que iban a Nueva York. Los dos vapores anclaron junto a los Raudales del Toro y allí se quedaron. Yo acompañé a los pasajeros en el vapor del río. Creo que fue el 23 de octubre, en la noche, que llegamos sin novedad a San Juan del Norte.²⁷

²⁷ Eso no pudo haber sido antes del 25, pues los vapores del lago llegaron al Toro el 24 en la noche. Ver esa fecha en el libro de bitácora del vapor *La Virgen*, que es el documento No. 22 en el apéndice de esta obra.

- P – Después de ese viaje que describió, fueron usados alguna vez los vapores de la compañía, en Nicaragua, por Walker, para transportar tropas? Si así fuere, con qué frecuencia hicieron esos viajes?

El abogado acusador objeta a que el testigo narre nada que no sean los eventos que él presenció.

- R – Viajaban cada quince días, de Punta Arenas a Granada, pero puede haber habido una o dos excepciones. Yo personalmente ordenaba la salida de Punta Arenas. En mi siguiente viaje a Granada, después de haber llegado a Punta Arenas, como acabo de narrar, a mi regreso yo le llevé una carta del general Walker a don Patricio Rivas, en Greytown.²⁸ Cuando me la entregó Walker, él me contó lo que decía la carta.

El abogado acusador objeta a que se diga el contenido de la carta.

Walker me contó, que en esa carta se le informaba a don Patricio Rivas que había sido nombrado Presidente Provisorio de Nicaragua. Agregó, que se la debía entregar personalmente, y que debía insistir con don Patricio para que llegara a Granada. Yo le entregué la carta a don Patricio Rivas en Greytown, y dos días más tarde regresé a Greytown a recogerlo, junto con su familia, en uno de los vapores del río. Después

²⁸ Walker afirma que esa carta la llevó Scott en el viaje que salió de Granada el 23 en la noche, el mismo día que se firmó el tratado de paz. Ver página 76 del libro de Walker *La Guerra en Nicaragua*, traducción de Fabio Carnevalini, Fondo de Promoción Cultural del Banco de América, Managua, 1975. Además, Scott no tuvo tiempo para hacer otro viaje antes del 30 de octubre, que fue cuando llegó don Patricio Rivas a Granada. Ver anotaciones del 23 al 30 de octubre en el cuaderno de bitácora del vapor *La Virgen*.

transbordamos a un vapor del lago para dirigirnos a Granada. No nos acompañó ningún soldado. Llegamos a Granada el 30 de octubre de 1855, y allí Rivas fue inaugurado el 31. Después de eso, generalmente hice un viaje extra, de ida y vuelta, en el ínterin del arribo de los vapores de los Estados Unidos. Walker tenía tantas provisiones, pertrechos, tropas, armas y municiones, que yo me veía obligado a hacer ese viaje extra después del arribo de cada vapor, pues no podía cargarlo todo en el mismo vapor, con los pasajeros que iban de tránsito entre Nueva York y California. Ese viaje extra nunca se había hecho antes, con excepción de dos o tres ocasiones especiales, una o dos veces al año, en asuntos de la compañía. Recuerdo que una vez llevé mercancías que habían descargado de un barco en Greytown. Si no fuera por eso, no me hubiera acordado.

174-

- P – Durante cuánto tiempo continuó usted haciendo esos viajes extra para Walker?
- R – Hasta que los costarricenses se apoderaron de los vapores, lo cual sucedió alrededor del 24 de diciembre de 1856.

175-

- P – Se dio usted cuenta, de cuál fue la autorización en que se apoyó Walker, para apoderarse del oro en Granada, en la oportunidad que usted narró? Si así fuere, diga cuándo se dio cuenta.
- R – Fue autorizado por Macdonald. Les oí decir, que por las cartas que Macdonald recibió de C. K. Garrison.

— 61 —

176—

P — A quién le oyó decir?

R — Lo dijo el general Walker y también Parker H. French.

177—

P — Vio usted alguna de esas cartas?

Se objeta la pregunta, por insinuar la respuesta.

R — Yo vi cuando Walker, Parker H. French y Macdonald las leían.

178—

P — Alguna vez leyó usted lo que decía alguna de esas cartas?

R — Leí lo que decía una que me enseñó Walker.

179—

P — Quién firmaba esa carta?

R — C. K. Garrison.

180—

P — Dónde y cuándo vio usted por última vez esa carta?
No sabe dónde se encuentra actualmente?

R — Después que rehusé entregar la caja con el oro la primera vez, cuando bajé a tierra y vi a Walker en la Casa del Gobierno, en Granada, él me la enseñó para que la leyera. Esa fue la única vez que la vi. No sé dónde está ahora.

181—

P — A quién iba dirigida esa carta?

R — A Mr. Macdonald.

— 62 —

182-

P — Qué decía esa carta?

Se objeta la pregunta. Se pide que se presente la carta original.

R — Hasta donde puedo recordar, decía: "En vista de que usted viajará de San Francisco a Nicaragua, si al llegar a San Juan del Sur se da cuenta de que no hay un resguardo que vigile el transporte del oro en el camino del tránsito, deseo que usted contrate a aquellos pasajeros que quieran acompañarlo para custodiar el oro hasta La Virgen."

183-

P — Eso era todo?

R — Sí señor. ¡Ah! No señor. No entendí su pregunta. La carta continuaba diciendo: "Si existiera cualquiera otra circunstancia en Nicaragua, que usted creyera me pudiera interesar, le ruego me informe acerca de todo." Eso es todo lo que recuerdo. Era una carta muy corta.

184-

P — Intervino, de algún modo, Macdonald, cuando se apoderaron del oro en Granada? Si así fuere, diga qué fue lo que hizo.

R — El subió a bordo, con los soldados de Walker, la primera vez que llegaron a bordo. Me dijo que estaba bien que se los diera. Le contesté que yo a él no lo conocía, que para mí era un extraño; que yo no podía acatar una orden de Mr. Garrison, a menos que el oro hubiera sido consignado a Granada. Después de eso, bajaron a tierra y yo fui con ellos. Eso es todo lo que sé de Macdonald en esa ocasión.

— 63 —

185—

P — Sabe usted si él intervino en algo de lo que sucedió en tierra?

R — En nada que yo sepa, solamente que lo vi leyendo las cartas que mencionó el general Walker.

186—

P — Existía algún nexo entre Walker y Macdonald? Si así fuere, diga cuál era ese nexo. Me refiero únicamente a lo que a usted le conste.

R — Yo vi su nombramiento de Coronel, hecho por el Gobierno de Nicaragua y publicado en *El Nicaragüense*, el periódico de Nicaragua. Ese periódico se publicaba en Granada.

187—

P — A qué gobierno se refiere cuando dice Gobierno de Nicaragua?

R — Al gobierno de Walker y Rivas.

188—

P — Alguna vez vio usted a Macdonald actuando como Coronel?

R — Generalmente estaba con Walker cuando yo lo veía en Granada y después tuvo algo que ver con el departamento de servicio de municionamiento. Eso lo sé porque él tenía que ver con los pertrechos y municiones que llegaban.

189—

P — Vio usted alguna orden de Macdonald en relación al oro?

Se objeta la pregunta. Se pide que se presente la orden original.

R — Ninguna orden de Macdonald; solamente la carta.

— 64 —

- P — Qué pasó con el partido legitimista, que usted mencionó, cuando Rivas llegó a Granada en la ocasión que usted ha narrado?
- R — Después que el general Corral llegó a Granada a entrevistarse con Walker ambos celebraron un convenio para firmar un tratado de paz. Corral era el jefe del ejército legitimista que estaba en Masaya. El tratado lo firmaron Walker y Corral en Granada el 23 de octubre de 1855. Corral después entró a Granada con sus tropas y allí licenció a los soldados, que ya no se necesitaban en tiempo de paz. Yo estaba en Granada cuando eso sucedió. Creo que ese mismo día fue la inauguración del presidente Rivas. Yo no asistí a la inauguración, pero me encontraba en Granada ese día y estuve en la Casa del Gobierno un poco antes, y allí los vi a todos juntos.

191—

- P — Qué le sucedió a Corral?
- R — Corral se encontraba en Granada todas las veces que yo estuve allí, hasta que lo fusilaron el 8 de noviembre de 1855.

192—

- P — Narre las circunstancias relacionadas con su fusilamiento.
- R — Uno o dos días antes de que lo fusilaran yo llegué a Granada y supe que habían agarrado a un mensajero nativo con un paquete de cartas, algunas de las cuales eran de Corral, y que él había confesado haberlas escrito. Entiendo que lo juzgó un consejo de guerra y que Parker H. French fue su defensor. Lo condenaron a muerte. Yo presencié la ejecución.

193—

P — Qué gobierno estaba en el poder cuando fusilaron a Corral?

R — El gobierno de Rivas.

194—

P — Quién era entonces el Comandante en Jefe del ejército?

R — El general Walker.

195—

P — Cuánto tiempo permaneció usted en el Istmo después del fusilamiento de Corral?

R — Estuve allí hasta principios de diciembre de 1855.

196—

P — Diga adónde fue entonces y cuándo regresó.

R — Fui a Nueva York y regresé al Istmo en enero de 1856.

197—

P — En qué barco regresó usted a San Juan del Norte?

R — En el vapor *Northern Light*, que zarpó de Nueva York, el 26 de diciembre de 1855.

198—

P — Llevó ese vapor algún filibustero en ese viaje? Si así fuere, diga cuántos llevó.

R — Sí llevó; como doscientos cincuenta; entonces se llamaban emigrantes.

199—

P — Adónde fueron esos emigrantes?

R — Fueron directamente a Granada.

— 66 —

200—

- P — Hubo alguna interferencia, de parte de cualquier persona o autoridad de Nicaragua, con el tránsito de los vapores del río o del lago después que usted llegó a San Juan del Norte en enero de 1856? Si así fuere, narre detalladamente lo que hicieron, indicando quién lo hizo y dando las fechas con toda exactitud que pueda hacerlo.
- R — Dondequiera que había un destacamento militar de Walker, ya fuera en el Castillo o en el río, el jefe de ese destacamento se apoderaba del vapor cuando le daba la gana. En varias ocasiones que yo me encontraba presente y me negué a entregar el vapor, ellos le ordenaron al capitán que echara a andar la máquina y utilizaron el barco.

201—

- P — Eso lo hacían a pesar de que usted se oponía? Con qué autoridad lo hacían?
- R — Lo hacían a pesar de que yo me oponía. Lo hacía el oficial que estaba al mando del lugar, el comandante.

202—

- P — No podía usted impedir que ejecutaran esas órdenes?
- R — No señor; no podía oponerme al poder de las armas.

203—

- P — Esas exigencias eran apoyadas por las armas?
- R — Sí señor, pues decían que echarían preso al que se negara a cumplir con su deber en el vapor, y así por miedo nos obligaban a ceder.

204—

- P — Diga si alguien se apoderó de los vapores del río y del lago, o de otros bienes de la Compañía Accesoría del

— 67 —

Tránsito. Si así fuere, dé las fechas en que se apoderaron, diga quién lo hizo y narre las circunstancias que usted conozca relacionadas con esos hechos.

R — Yo iba para Granada. Al llegar a los Raudales del Castillo me encontré con los señores Kewen y Alden, quienes me mostraron el decreto por el que se apoderaban de los vapores y demás bienes de la compañía. De allí nos dirigimos a La Virgen, donde nos mostraron el mismo decreto a los demás agentes de la compañía y a mí. Estos eran Mr. Brandon, que sustituía a Cushing cuando éste estaba ausente, y Mr. Dixon, quien era el agente en San Juan del Sur pero que entonces se encontraba en La Virgen. También estaba el agente de La Virgen, el juez Cushing, quien me informó que le habían ofrecido el cargo de depositario de los bienes de la compañía, pero que él no había aceptado porque no sabía si podía contar con suficientes fondos para continuar operando el tránsito. Yo le dije que también yo me negaría, pero le pedí su consejo, pues él era abogado. Me aconsejó que yo debía aceptar el cargo, para mientras recibía instrucciones de las oficinas de la compañía en Nueva York; que después yo podría renunciar en cualquier momento, pues el nombramiento no me obligaría por ningún tiempo determinado. Otro argumento era, que si los bienes caían en manos extrañas una buena parte podía destruirse o perderse. El juez Cushing me contó que había hablado con Walker y que éste deseaba que yo fuera el depositario de los bienes en caso que Cushing no aceptara. Cuando llegué a Granada me entrevisté con Walker. El quería que yo aceptara, pues dijo que eso ayudaría a conseguir un arreglo en poco tiempo. Entonces acepté ser depositario. Todo continuó igual que antes, es decir, todo lo del tránsito. Yo regresé a Pun-

ta Arenas, donde me quedé hasta la llegada del siguiente vapor de Nueva York y despaché los pasajeros como de costumbre. Me quedé en Punta Arenas, y hasta donde puedo recordar, creo que entonces fue que llegaron los comisionados para hacer un inventario de los bienes de la compañía. Creo que fue entonces. Según mis fechas, el 22 de febrero fue que llegaron a hacer el inventario. Los comisionados éramos Byron Cole, Dolores Bermúdez y yo. Allí se hizo el inventario y se valoraron los bienes. Yo valoré lo que había en Punta Arenas y los vapores del lago. Todos los bienes en La Virgen fueron valorados por C. Cushing y los de San Juan del Sur por George Fitzgerald. Todo continuó igual hasta que la Compañía del Tránsito retiró los vapores.²⁹

205—

- P — Quién lo nombró a usted comisionado y bajo qué autoridad actuó usted como tal?
- R — Mi nombramiento me llegó por escrito y en esa oportunidad me lo mostraron los señores Byron Cole y Dolores Bermúdez.

206—

- P — Tiene en su poder ese nombramiento o una copia del mismo?
- R — Entonces lo tuve en mi oficina en Punta Arenas. Una copia se envió a las oficinas de la compañía en Nueva York. Yo guardé una copia en mi oficina en Punta Arenas, pero después la envié con todos los otros documentos y libros de mi agencia que tenía hasta esa fecha. Los envié por medio de mi empleado Mr. Hut-

²⁹ Ver documentos No. 13, 14 y 15 de Scott, en el apéndice de esta obra.

chinson a Charles Morgan & Son de Nueva York. Los documentos los envié como en febrero de 1857, después que los costarricenses se habían apoderado de los vapores y se habían posesionado de las instalaciones de la compañía.

207—

P — Quién firmó el documento en que lo nombraron a usted comisionado?

R — No recuerdo si estaba firmado por Rivas o Kewen.³⁰

208—

P — Hicieron un inventario de los bienes de la compañía que embargaron?

R — Sí señor, con todo detalle. Se enumeraron todos los bienes de la compañía que tenían algún valor.

209—

P — Revise el inventario impreso en las páginas 114 a 119 del Documento Ejecutivo No. 68 del Senado del 34° Congreso y diga si es una copia del inventario de los bienes raíces y demás bienes de la Compañía Accesoría del Tránsito que fueron embargados en el Istmo de Nicaragua?

R — Sí señor. Creo que esa es una copia de la lista de los bienes de la Compañía Accesoría del Tránsito de Nicaragua.

210—

P — Quiere usted decir, de los bienes que confiscaron?

R — Sí señor.

³⁰ Scott fue nombrado depositario, por los comisionados, el 23 de febrero. Ver documento No. 14 de Scott en el apéndice de esta obra.

211—

P — Mire la carta fechada en La Virgen el 22 de febrero de 1856 y firmada por los comisionados E. J. C. Kewen y Geo F. Alden, que aparece en la página 113 del documento ejecutivo antes mencionado, y diga si es una copia de una carta que usted recibió. Si así fuere, diga cuándo la recibió.

R — Sí señor. Yo recibí el original de esa carta en Punta Arenas alrededor del 29 de febrero de 1856.⁸¹

212—

P — Se hizo el inventario conforme lo pedían los comisionados, señores Kewen y Alden?

R — Sí señor.

213—

P — Fue usted el depositario de los bienes descritos en el inventario?

Se objeta la pregunta.

214—

P — Tomó usted posesión de los bienes descritos en el inventario?

R — Sí señor.

215—

P — Quién lo nombró depositario a usted?

Se objeta la pregunta por asumir que él fue nombrado depositario.

R — El general Walker.

⁸¹ Ver documento No. 13 de Scott, en el apéndice de esta obra.

216-

P — Su nombramiento fue por escrito?

R — Sí señor. Lo enviaron a mi oficina. Eso es lo que tengo entendido, pero nunca lo vi. Sólo vi una copia publicada en el periódico *El Nicaragüense*. Yo le acepté el nombramiento a Walker y él me dijo que me lo daría por escrito. Debe haberlo recibido mi empleado durante mi ausencia, pues generalmente él se encargaba de esas cosas.

217-

P — A qué cosas se refiere?

R — A recibir los documentos relacionados con el gobierno y la compañía.

218-

P — Quién firmó su nombramiento de depositario?

R — El nombramiento que yo vi en el periódico llevaba la firma del presidente Rivas.

219-

P — Qué periódico era *El Nicaragüense*?

R — Era un periódico que se publicaba en Granada. Por un tiempo fue el periódico del gobierno y era el periódico del gobierno cuando yo vi allí mi nombramiento.

220-

P — En nombre de quién se posesionó usted de los bienes descritos en el inventario?

R — En nombre del Gobierno de Nicaragua.

221-

P — Por cuánto tiempo los administró usted en nombre del Gobierno de Nicaragua?

R — Entre dos y tres meses.

— 72 —

222-

P — Y después qué hizo usted con ellos?

R — Se los entregué a Macdonald, quien los recibió en nombre de Morgan y Garrison.

223-

P — Por quién fue nombrado o autorizado Macdonald para que los recibiera de usted?

R — Por el Gobierno de Nicaragua.

224-

P — Cómo sabe eso usted?

R — Macdonald me mostró en Punta Arenas su nombramiento.

225-

P — Por quién iba firmado ese nombramiento?

R — Por el presidente Rivas.

226-

P — Puede usted dar la fecha en que entregó los bienes a Macdonald, conforme usted ha declarado que lo hizo?

R — Fue en la primavera de 1856.

25 de abril de 1861. Continúa la declaración.

227-

P — No puede dar usted una fecha más exacta?

R — El 27 de abril de 1856, según mis datos, tomados de la fecha de una carta escrita por uno de los empleados de la Compañía. Pero no estoy seguro de que esa sea la fecha.

— 73 —

- P — En qué forma verificó usted la entrega de los bienes?
- R — En cuanto a los vapores, reunimos al capitán y toda la tripulación en mi presencia y la de Macdonald y se les leyó la autorización del Gobierno de Nicaragua para que yo le entregara a Macdonald los bienes de la compañía. Lo mismo se hizo en cada uno de los diferentes puestos, donde Macdonald leyó la autorización a los empleados en mi presencia. Así cruzamos, de puesto en puesto, hasta el Pacífico. En Punta Arenas, en El Castillo, en La Virgen y en San Juan del Sur Macdonald leyó la autorización en la forma que he descrito.

229--

- P — Continuó usted en posesión de los bienes, o de alguno de ellos, después de haberlos entregado en la forma que ha descrito?

Se objeta por insinuar la respuesta.

- R — Sí señor.

230--

- P — De cuáles de los bienes continuó usted en posesión?
- R — De todos los que estaban en el inventario. No recuerdo que haya habido otros.

231--

- P — En qué capacidad y autorizado por quién retuvo usted posesión?

Se objeta la pregunta porque pide la opinión del testigo.

R — Por una carta de Mr. Charles Morgan, en la que me pedía que continuara como agente de Charles Morgan & Son. Que ellos le habían comprado, o estaban comprándole, los bienes al Gobierno de Nicaragua y que deseaban que yo continuara igual que antes.

232—

P — Dónde está esa carta a que se refiere?

R — Creo que la tengo en mi casa.

233—

P — Puede usted indicar los arribos y salidas de vapores de la Compañía Accesorio del Tránsito, desde que lo nombraron a usted depositario hasta que los vapores dejaron de llegar?

R — No puedo dar fechas exactas sin consultar apuntes.

234—

P — Viajó usted a La Virgen y San Juan del Sur después de comenzar sus labores como depositario?

R — Sí señor.

235—

P — Puede darnos la fecha en que fue al lado del Pacífico?

R — Yo iba para La Virgen cuando fui informado en El Castillo que el gobierno se apoderaba de los bienes. Eso fue un par de días después de que el vapor salió de Punta Arenas para Nueva York.

236—

P — Con quiénes se encontró en El Castillo en relación al embargo de los bienes?

R — Con Mr. Alden y el coronel Kewen, y también con el oficial al mando de las fuerzas del Castillo.

— 75 —

237—

P — Recibió usted de ellos, o de alguno de ellos, alguna nota escrita relacionada con la orden de posesionarse de los bienes?

R — Sí señor, la recibí.

238—

P — Conserva usted esa nota?

R — No señor.

239—

P — Dónde está?

R — Fue enviada a Nueva York con mis papeles por mi empleado Mr. Hutchinson.

240—

P — (Se le muestra un papel al testigo). Es ésta la nota?

R — Era una carta como de ese tamaño y la frase "Carta de los comisionados nombrando tasador a Mr. Scott, 28 de febrero de 1856" parece escrita por mi empleado Mr. Hutchinson. Esa debe ser la carta. Creo que esa es.

El documento que se le mostró al testigo se marca con las iniciales H. F. C. y J. S. y con la fecha 25 de abril de 1861.³²

241—

P — Recuerda usted en qué lugar del Istmo le entregaron esa carta?

R — En los Raudales del Castillo, en el río San Juan de Nicaragua.

³² Ver documento No. 15 de Scott, en el apéndice de esta obra.

242—

P — Qué hizo usted allí cuando la recibió?

R — Leí la carta y acaté la voluntad de los comisionados, quienes llegaban a embargar los vapores. Esa carta habla de valorar los bienes y no de embargarlos. Esa carta me la entregaron en Punta Arenas. Yo estaba en Punta Arenas cuando llegaron esos señores. No recuerdo que haya llegado Kewen, pero Mayorga y Alden se encontraban en Punta Arenas cuando se hizo el inventario.

243—

P — Ese inventario se hizo en Punta Arenas antes de que usted se encontrara en El Castillo con los señores Alden y Kewen?

R — No señor. Fue algún tiempo después cuando se hizo el inventario.

244—

P — Dónde comenzó usted a hacer el inventario de los bienes embargados?

R — En Punta Arenas.

245—

P — Después dónde continuó haciendo el inventario?

R — En los Raudales del Castillo. Al remontar el río anotamos las cantidades de leña que había en los diversos depósitos entre San Juan del Norte y El Castillo.

246—

P — Después dónde continuó haciendo el inventario?

R — Después de hacer el inventario en El Castillo pasamos al fondeadero de los vapores del lago, anotando tam-

— 77 —

bién la leña que había en los diversos depósitos en esa parte del río. Todo se menciona en el inventario. Del fondeadero de los vapores del lago pasamos a La Virgen, donde nos encontramos con que ya Cortlandt Cushing había hecho el inventario de los bienes que había en La Virgen y en el camino del tránsito, incluyendo las herramientas para reparar el camino. De allí fuimos a San Juan del Sur, donde encontramos que Mr. Fitzgerald ya había hecho el inventario de los bienes que allí había, el cual me mostró. Yo saqué copias de los inventarios hechos por Cushing y Fitzgerald.

247—

- P — Quienes lo acompañaron a usted en ese viaje de Puntarenas a San Juan del Sur?
- R — George F. Alden y Cleto Mayorga me acompañaron en toda la ruta. Creo que el coronel Kewen no estuvo allí en esa ocasión y que en su lugar iba Byron Cole.

248—

- P — Hizo usted un inventario del carbón que había en el Istmo? Si así fuere, haga el favor de decir en qué lugares había carbón.
- R — Los vapores de Nueva York solían proveerse de carbón en Nueva York para el viaje de ida y vuelta. Todos los vapores del río y del lago quemaban leña. En Punta Arenas había como cincuenta toneladas de antracita y diez toneladas de carbón graso que se tenían en reserva. De vez en cuando lo usaban los vapores del río cuando no se conseguía leña seca. En La Virgen no había carbón. En San Juan del Sur había quinientas toneladas en el *Damascus* y doscientas treinticinco toneladas en la costa, cerca del casco del *Damascus*. Nosotros no fuimos al Realejo. El carbón en

la bahía de Salinas tenía muchos años de haberse hundido y nunca fue recuperado.

249—

P — Tomó usted posesión del carbón en San Juan del Sur?

R — Sí señor.

250—

P — En nombre de quién lo hizo?

Se objeta la pregunta por pedir una opinión del testigo en vez de hechos.

R — En nombre del Gobierno de Nicaragua.

251—

P — Le permitió usted a alguien tomar carbón del *Damas-cus* o de la costa?

R — Ni un solo pedazo.

252—

P — Quién le ordenó que no permitiera a nadie usar ese carbón?

Se objeta la pregunta por suponer hechos.

R — El Gobierno de Nicaragua.

253—

P — Por medio de quién le dio a usted el gobierno esa orden relacionada con el carbón?

R — Yo recibí la orden de no entregar ninguno de los bienes inventariados sin autorización expresa de Walker o del gobierno.

— 79 —

254—

- P — Fue esa una orden escrita? Si así fuere, diga dónde está y dónde la vio usted por última vez.
- R — Era escrita. No recuerdo haberla visto desde la época en que fui nombrado depositario. No sé dónde está. Debe haber sido enviada con todos mis papeles a los Sres. Morgan & Son de Nueva York.

255—

- P — Cuánto tiempo estuvo usted ausente de Punta Arenas en esa ocasión en que fue a hacer los inventarios?
- R — Unos cinco o seis días. No puedo establecer con seguridad las fechas basándome en las anotaciones que tengo, ni puedo tratar de darlas de memoria.

256—

- P — Cuál fue el primer vapor que llegó a San Juan del Sur cuando usted llegó allí en esa ocasión?
- R — El *Uncle Sam*, con el capitán Baldwin, llegó de San Francisco. Eso fue varios días después del embargo de los bienes.

257—

- P — No le pidió a usted el capitán Baldwin, o alguien del *Uncle Sam*, que le suministrara carbón para el vapor? Si así fuere, qué le respondió usted?
- R — Sí señor, me pidieron carbón y yo me negué a suministrarlo.³³

³³ El capitán Baldwin comandaba el vapor *Brother Jonathan* cuando llegó a San Juan del Sur el 19 de marzo, partiendo de regreso a San Francisco hasta el 27 de ese mismo mes, pues fue detenido por falta de carbón, según noticias publicadas por el *Herald* de San Francisco el 11 de abril de 1856, en la p. 2, c. 2. (Ver documento No. 23, en el apéndice de esta obra.) En el primer trimestre de 1856 el vapor *Uncle Sam* llegó a San Juan del Sur en dos ocasiones, en ambas iba al mando del capitán Horner. Sin embargo, en muchos otros viajes el *Uncle Sam* iba al mando del capitán Baldwin, lo cual explica la equivocación de Scott.

258—

P — Los vapores de California solían proveerse de carbón en San Juan del Sur?

R — Sí señor.

259—

P — Recuerda usted cuál fue el siguiente vapor que llegó?

R — No recuerdo. Creo que sólo un vapor llegó mientras yo estuve allí.

260—

P — Nombró usted algún agente que lo representara en San Juan del Sur? Si así fuere, cómo se llamaba?

R — Sí lo nombré. Se llamaba Mr. Dixon. No recuerdo su nombre de pila. Anteriormente había sido empleado de Fitzgerald.

261—

P — Qué instrucciones le dejó usted a Mr. Dixon respecto al carbón durante su ausencia?

R — Que no dejara que nadie cogiera ni un solo pedazo. Que si los vapores deseaban proveerse de carbón debían antes conseguir una orden del gobierno.

262—

P — Se encontraba en San Juan del Sur algún barco carbonero de la Compañía Accesoría del Tránsito cuando usted estuvo allí?

R — Sí señor. Allí estaban tres barcos carboneros cuando yo llegué. Eran el *Daylight*, el *Continent* y el paquebote *California*.³⁴

³⁴ De acuerdo al registro de vapores del cónsul americano en San Juan del Sur, esos tres barcos carboneros estuvieron en el puerto en el primer trimestre de 1856. El *Daylight*, al mando del capitán D. Wilson, llegó el 20 de febrero. El *Continent*, al mando del capitán J. Bibbs, llegó el 26 de febrero. El *California Packet*, al mando del capitán H. W. Bearse, llegó el 8 de marzo. En ese registro no aparece la fecha en que zarparon.

263-

- P – Vio usted al capitán de algunos de esos barcos carboneros? Puede usted dar sus nombres?
- R – Me los presentaron a todos pero no recuerdo sus nombres, con excepción del capitán Wilson, del *Daylight*.

264-

- P – Sostuvo alguna conversación con alguno de los capitanes de los barcos carboneros en relación a la entrega de sus cargamentos?
- R – Conversé con el capitán Wilson. Intercedí con él en favor del capitán Baldwin, para que le suministrara carbón y pudiera éste zarpar con sus pasajeros.

265-

- P – Qué fue lo que dijo e hizo el capitán Wilson?
- R – Dijo que no entregaría ni un solo pedazo de carbón a menos que se lo pagaran. Dijo que él tenía una participación. Yo entendí por eso que participaba en las ganancias del barco.

266-

- P – Qué más sucedió en San Juan del Sur en relación a los barcos carboneros?
- R – Yo traté de convencerlos para que le suministraran carbón al capitán Baldwin, pero fue en vano. Eso es todo lo que yo tuve que ver con los barcos carboneros.

267-

- P – Había soldados en San Juan del Sur cuando usted estuvo allí?
- R – Sí señor; eran entre setenta y cinco y cien hombres al mando de un capitán.

268—

- P — Sostuvo usted alguna conversación con ese capitán del ejército respecto a los motivos que tenían para estar allí?
- R — Sí señor. Estaban allí para vigilar y proteger el Istmo, y de entre ellos se escogía el destacamento que custodiaba el transporte del oro y los pasajeros. Eso fue lo que me dijo el capitán.

269—

- P — Se dio usted cuenta de algún plan para apoderarse de los barcos carboneros o de los vapores de la Compañía Accesorio del Tránsito?
- R — Sí señor. Supe que el gobierno dio la orden de apoderarse de los vapores y hacerlos pagar a la fuerza.

270—

- P — Cómo supo eso usted? Narre los hechos.
- R — Mr. W. H. Mills, mi representante en La Virgen después que renunció Cushing,³⁵ recibió una carta del gobierno preguntándole que si Mr. Scott (es decir, yo) le había dado instrucciones de exigir veinte dólares por cabeza cuando llegaron los pasajeros de San Francisco. Si no, le comunicaban que los exigiera al llegar el vapor; si no aceptaban pagarlos, que llamara al comandante del ejército en su auxilio; y si todavía no aceptaban pagar, que se apoderara del vapor. En pocas palabras, eso es lo que decía la carta.

³⁵ Courtlandt Cushing era de Madison, Jefferson County, Indiana, y antes de llegar a Nicaragua había sido Encargado de Negocios de los Estados Unidos en el Ecuador, donde se encontraba cuando el general Flores hizo una revolución con la ayuda de filibusteros americanos. Cushing falleció de una fiebre, en Punta Arenas, el 24 de mayo de 1856, pero su agencia en La Virgen había sido abolida por la Compañía del Tránsito desde en enero. Ver documento No. 2 de Scott en el apéndice de esta obra.

271-

- P — Dónde está esa carta que usted dice que el gobierno le envió a Mr. Mills?
- R — Me imagino que Mr. Mills la debe tener. El es ahora mi empleado en Aspinwall, desde hace como tres o cuatro meses. No recuerdo si me enseñó la carta entonces o me la enseñó allí. Yo no guardo copia de esa carta.

272-

- P — Le había usted dado esas instrucciones al señor Mills? Por orden de quién?
- R — Se las había dado, por orden del Gobierno de Nicaragua. Esa orden me la dieron a mí en Granada varios días antes el general Walker y el presidente Rivas, mientras estábamos sentados junto a una mesa, como estamos aquí. No fue una orden escrita, pero me dijeron que le enviarían las mismas instrucciones al comandante en San Juan del Sur.

273-

- P — Le entregaron a usted Walker y Rivas, en esa ocasión, alguna orden en relación a los pasajeros que llegarían a Punta Arenas procedentes de Nueva York?
- R — No señor, solamente verbal. La orden a Mr. Mills en La Virgen, en relación a los pasajeros que llegarían de San Francisco, fue escrita. La orden en relación a los pasajeros que llegarían a San Juan del Norte, procedentes de Nueva York y Nueva Orleans, me la dieron a mí personalmente y fue verbal.

274-

- P — Diga qué órdenes le dieron a usted en relación a los pasajeros que llegaban a Punta Arenas desde los puertos del Atlántico.

R — Fueron las mismas que le dieron por escrito a Mills respecto a los pasajeros que llegaban a San Juan del Sur.

275—

P — Quiénes se encontraban presentes cuando usted recibió esas instrucciones de Rivas y Walker en Granada?

R — No había nadie más junto a la mesa. Diversas personas entraban y salían y algunos empleados estaban en sus escritorios en la otra habitación.

276—

P — En qué lugar de Granada le dieron a usted esas instrucciones?

R — En la Casa del Gobierno, frente a la plaza.

277—

P — Puede usted indicar más o menos cuándo comenzaron las hostilidades entre Costa Rica y Nicaragua?

R — Costa Rica le declaró la guerra a Nicaragua el 4 de marzo de 1856. Eso dicen mis apuntes y tengo confianza que están correctos.³⁶

278—

P — Dónde se encontraba usted entonces?

R — Entonces yo estaba en el Istmo. Viajaba constantemente entre Punta Arenas y Granada.

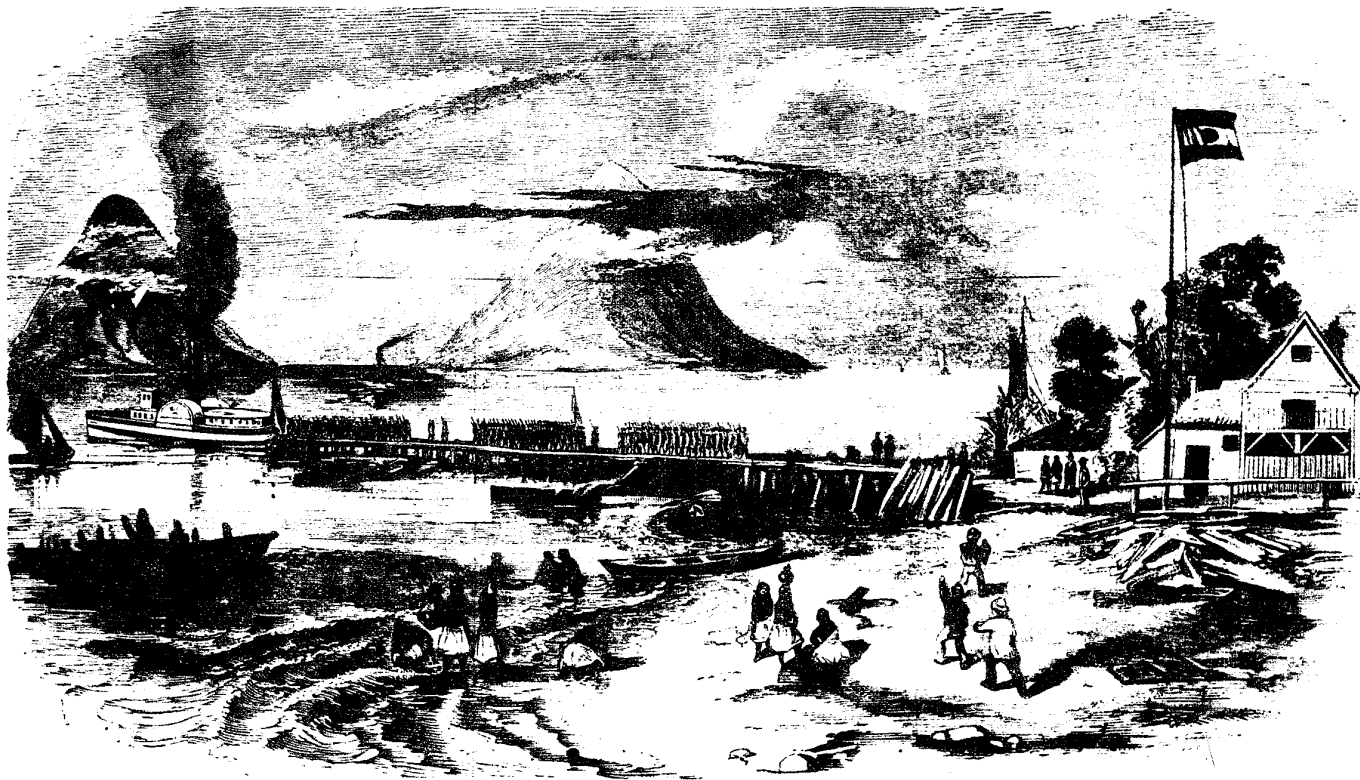
³⁶ La proclama del presidente Mora, de Costa Rica, llamando a las armas para expulsar a los americanos de Nicaragua, está fechada el 10. de marzo de 1856. El decreto del gobierno de Granada, declarándole la guerra a Costa Rica, fue promulgado el 11 de marzo de ese mismo año.

- P — Narre el primer episodio de la guerra que usted haya presenciado y cualquier otro episodio subsiguiente que recuerde.
- R — El 4 de febrero de 1856 Schlessinger fue enviado en una misión a Costa Rica.³⁷ Yo me encontraba en La Virgen y allí lo vi cuando desembarcó del vapor *La Virgen*, camino a Costa Rica. Entonces no lo acompañaba ninguna tropa. Regresó antes del 4 de marzo. El 16 de marzo Schlessinger marchó a Costa Rica al frente de un ejército de más de 400 hombres.³⁸ Iban armados de fusiles, pistolas de seis tiros y rifles. Yo los llevé en el vapor *La Virgen*, de Granada a La Virgen. De allí marcharon sobre el camino del tránsito para tomar el camino de Costa Rica. Yo ya no los vi después que que salieron de La Virgen. Yo me encontraba en La Virgen el 24 de marzo de 1856 cuando ese día llegaron las noticias de la derrota de Schlessinger en la batalla de Guanacaste.³⁹ Yo vi al capitán Schlessinger después que regresó. Lo vi en La Virgen. Estoy seguro que las fechas que estoy suministrando son correctas. En esos días yo viajaba todo el tiempo y puede ser que no haya anotado las fechas de los eventos en el momento que ocurrieron, pero si me equivoco no pue-

³⁷ El nombramiento de Schlessinger para esa misión a Costa Rica está fechado el 9 de febrero, y él salió de Granada el 11. A Puntarenas (el puerto costarricense del Pacífico) llegó el 21 de febrero, pero las autoridades costarricenses no le permitieron continuar su viaje hacia la capital y lo obligaron a abandonar el país en la goletilla *Amapala*, que zarpó para San Juan del Sur el 23 en la noche.

³⁸ Schlessinger salió de Granada al frente de su ejército expedicionario, a bordo del vapor *La Virgen*, en la madrugada del 13 de marzo de acuerdo al cuaderno de bitácora del vapor.

³⁹ La batalla de Guanacaste, que menciona Scott, es la de Santa Rosa, en cuya casa-hacienda los costarricenses destruyeron al ejército de Schlessinger el 20 de marzo.



Tropas desembarcando en La Virgen para invasión de Costa Rica.

de ser por más de un par de días, pues me ayudo con las anotaciones que hice entonces.

Posterior al regreso de Schlessinger, después de la batalla de Guanacaste, los costarricenses al mando del general y presidente Mora entraron a Nicaragua y atacaron La Virgen, donde quemaron el muelle y mataron a varios trabajadores de la compañía. Yo no estaba en La Virgen en el momento del ataque, pues me encontraba en el río. Llegué a La Virgen unos tres o cuatro días más tarde. Eso fue en abril de 1856. No sé si el ataque fue el 7 o el 17.⁴⁰ Entre mis anotaciones hay una acerca de ese ataque, pero no estoy seguro si la fecha es 7 o 17. Cuando llegué a La Virgen me encontré con que habían quemado el muelle hasta a ras del agua. Unos cuantos de los pilotes sobre los que estaba construido el muelle todavía estaban humeando.

Varios de mis empleados habían desaparecido. Los habían matado y enterrado. Algunos habían sido heridos y me los encontré en el vapor en Granada. No recuerdo el nombre de ninguno de los muertos, con excepción de Peter Malone. El era el capataz de la pedrera. Ya después no se reconstruyó el muelle. También supe que encontraron a varios muertos en el monte, pero yo no los vi. El muelle era valioso. Media veinte pies de ancho y mil seiscientos pies de largo. Yo lo había construido. Todavía no estaba completamente terminado. Todo estaba construido, pero faltaba clavar los tablones de encima y colocar los pilotes de defensa para que soportaran los golpes de los barcos. Ese muelle era necesario para desembarcar los pasajeros y la carga de los vapores del lago. Allí la costa

⁴⁰ La entrada de los costarricenses a La Virgen fue el 7 de abril.

es a sotavento, por lo que es azotada por el viento durante nueve meses del año, como en el Mar Caribe. Antes de construirse el muelle se usaba un gran lanchón de hierro, el que se halaba hacia la costa por medio de cables.

26 de abril de 1861. Continúa la declaración.

280—

P — Qué se hizo el lanchón de hierro que mencionó en su última respuesta?

R — Hubo un tiempo en que eran dos, pero uno de ellos se hundió. Uno se usaba para cargar la leña de los vapores y el otro para llevar los pasajeros del vapor a la costa y de la costa al vapor. Allí no había muelles. El lanchón de hierro que se usaba para los pasajeros se hundió un poco antes de que se apoderaran de los vapores los costarricenses.

281—

P — Cuando se apoderaron de los vapores del río los costarricenses?

R — El 24 de diciembre de 1856.⁴¹

282—

P — Después que usted tomó posesión de los bienes en el Istmo como depositario, continuó usted operando los vapores del lago y del río? Si así fuere, indique con qué frecuencia y durante cuánto tiempo. Limite su respuesta a la época comprendida entre la fecha en que usted tomó posesión de los bienes como depositario

⁴¹ De acuerdo a los documentos enviados por el Agente Comercial de los Estados Unidos en San Juan del Norte al Departamento de Estado, los costarricenses se apoderaron de los vapores al amanecer del 23 de diciembre.



Muelle de Granada, construido por orden de Walker.

y la fecha en que se los entregó a Macdonald en su calidad de agente de Morgan y Garrison.

- R — Los vapores continuaron operando de seis semanas a dos meses desde que tomé posesión de ellos como depositario. Yo hice tres viajes, dos de La Virgen a Punta Arenas y uno de Punta Arenas a La Virgen, en conexión con los vapores del Pacífico y Atlántico. Puede ser que yo no haya ido a bordo del vapor en todos esos viajes, pero yo despaché los vapores y se hicieron los viajes. Entonces fui nombrado agente de Morgan y Garrison, y en la misma carta recibí la noticia de que ellos le estaban comprando los bienes de la Compañía Accesorio del Tránsito al Gobierno de Nicaragua. Después de haber recibido esa carta, todavía hice otros viajes antes de entregarle los vapores a Macdonald. Yo recibí mi nombramiento de agente de Morgan y Garrison en una carta de Charles Morgan que me llegó en el primer barco que envió Morgan; yo la recibí en Punta Arenas cuando llegó ese barco. El capitán Tinklepaugh era el capitán de ese vapor en ese viaje.

283—

- P — Recuerda usted los nombres de los vapores del Atlántico, con los que conectó en los viajes que mencionó en su última respuesta?
- R — Sí señor. El *Orizaba*, el *Charles Morgan*, el *Texas* y el *Tennessee*. Todos hacían la travesía, cambiando de vez en cuando. El *James Adger* hizo un viaje.⁴²

284—

- P — Le cobró usted algo a los pasajeros por transportarlos en el Istmo en esa época? Si así fuere, dé detalles.

⁴² Ver listas de vapores en los documentos No. 23 y 24, en el apéndice de esta obra.

R — Sí señor. Veinte dólares por cabeza a los que iban de paso, de mar a mar. Cinco dólares de Punta Arenas a los Raudales del Castillo. Diez Dólares de Punta Arenas a La Virgen y quince dólares de Punta Arenas a Granada.

285—

P — Le pagaron a usted esas sumas?

R — No los pasajeros de California.

286—

P — Por qué no?

R — No quisieron pagar.

287—

P — Quién sufragó los gastos de los vapores, etc., en el Istmo, durante ese período, desde que usted se hizo cargo como depositario hasta que entregó los bienes a Morgan y Garrison?

R — Nadie los pagó; se quedaron sin pagar.

288—

P — Cuánto se debía en concepto de gastos, salarios, etc., cuando usted le entregó los bienes a Morgan y Garrison?

R — No recuerdo la cantidad exacta. Debe haber sido cerca de veinticinco mil dólares.

289—

P — Esos gastos y salarios fueron eventualmente pagados? Si así fuere, diga quién y cómo los pagó.

R — Fueron pagados, señor, por Morgan & Son. Morgan & Son enviaron el dinero para pagarlos, cuando ellos se hicieron cargo del tránsito. Creo que fue en el segundo

— 90 —



Retirada de los Costarricenses en San Juan del Sur.

vapor que enviaron el dinero. Morgan & Son cancelaron todas las deudas del período comprendido desde que me hice cargo del tránsito, como depositario, hasta que les entregué los bienes a ellos.

290—

- P — Quién le pagó a usted su salario por ese período? Cuándo y cuánto le pagaron?
- R — Morgan & Son me pagaron mi salario por ese período, más o menos un mes o seis semanas después que se hicieron cargo del tránsito. Me pagaron a razón de diez mil dólares anuales.

291—

- P — Podría usted, consultando sus apuntes, dar la fecha exacta en que fue nombrado agente de Morgan y Garrison.
- R — Sí señor. El primero de abril de 1856.

292—

- P — Es esa la fecha en que comenzó a actuar como su representante o la fecha de la carta en que le comunicaron su nombramiento?
- R — Esa es la fecha de la carta de Nueva York con mi nombramiento. Me llegó en el *Orizaba*, que zarpó de Nueva York el 8 de abril y llegó a Punta Arenas el 16 de abril de 1856. El capitán Tinklepaugh era el capitán de ese vapor.

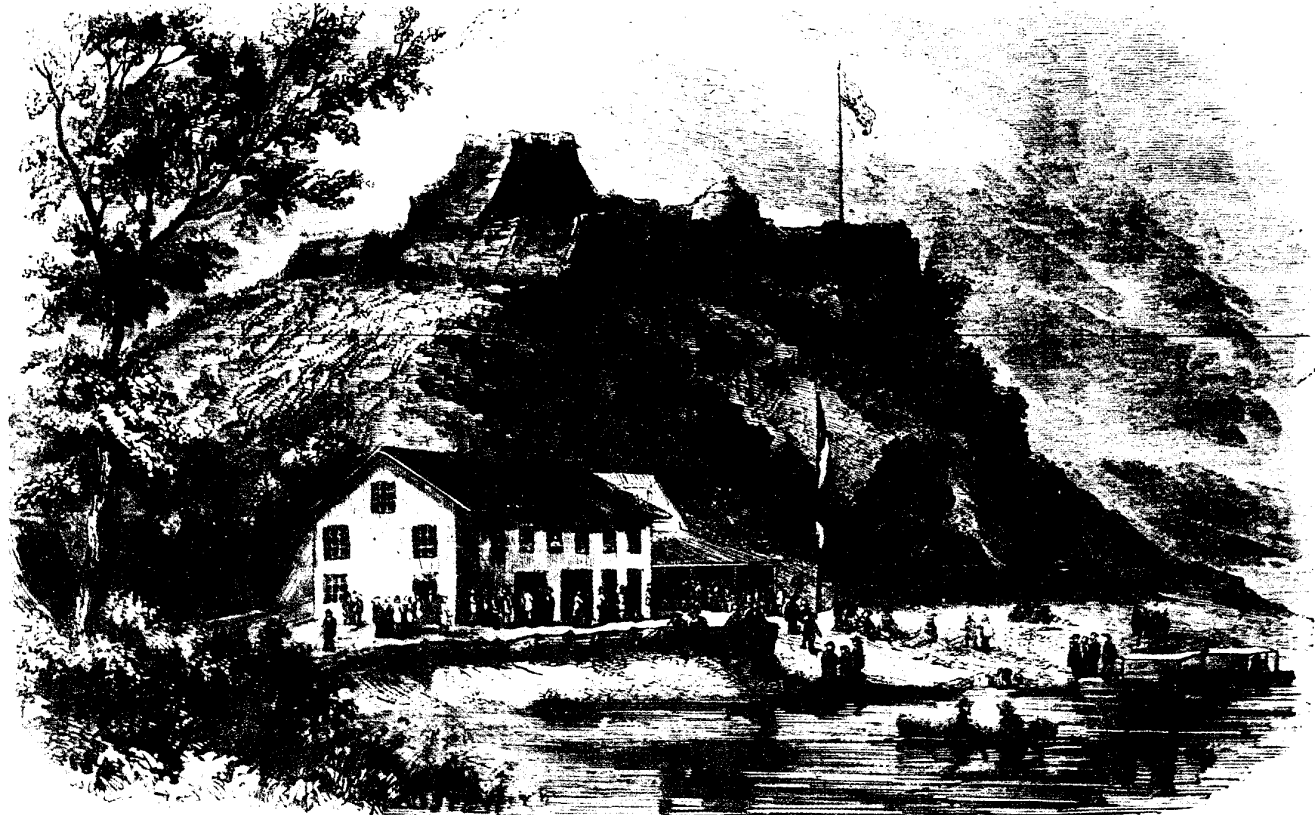
293—

- P — Llevó algunos pasajeros, en ese viaje, el *Orizaba*? Si así fuere, diga cuántos eran, lo más aproximado que le permita su memoria, y adónde iban. Narre también lo que haya ocurrido a bordo del *Orizaba* cuando llegó a San Juan del Norte.

— 91 —

R — El *Orizaba* llevó pasajeros. Si mal no recuerdo, eran entre 100 y 150 para California y alrededor de 200 para Nicaragua; eso es lo que recuerdo. El primer indicio de que ocurría algo raro fue el siguiente: Una lancha de un barco de guerra inglés se acercó al embarcadero de Punta Arenas y preguntaron por mí. Yo estaba allí. El oficial de la lancha me comunicó que el capitán Tarleton, del barco de guerra inglés *Eurydice*, deseaba que se suspendiera el tráfico de los vapores del río y que no desembarcaran más pasajeros del vapor *Orizaba*. Yo le pregunté al oficial de la lancha cuál era el motivo. Me contestó que él no sabía, pero que el capitán Tarleton bajaría a tierra en pocos minutos para verme. El capitán Tarleton se presentó pocos minutos más tarde. Yo le pregunté cuál era el motivo para detener los vapores del río. Me contestó que tenía noticias de que alguien pedía ayuda y solicitaba la protección británica. Yo le dije que iría a bordo del *Orizaba* a ver cuál era el problema. Me pidió que lo acompañara en su lancha y así lo hice. Subí a bordo del *Orizaba* con el capitán Tarleton y nos dirigimos a la oficina del sobrecargo. Allí llegó el capitán Tinklepaugh. El capitán Tarleton le preguntó cuál era la dificultad a bordo. El capitán Tinklepaugh le contestó que el que solicitaba la protección británica era uno de los pasajeros que tenía un boleto del Gobierno de Nicaragua, pero que se negaba a proseguir el viaje con el resto de los emigrantes de Walker; que un oficial de Nicaragua trataba de llevárselo a la fuerza a bordo del vapor del río.⁴³ Se mandó a llamar al oficial, quien dijo que él era responsable del pasaje

⁴³ La versión de ese incidente que suministra Scroggs es un poco diferente. Ver *Filibusteros y Financieros*, por William O. Scroggs, traducción de Luciano Cuadra, Fondo de Promoción Cultural del Banco de América, Managua, 1974, p. 163.



Los pasajeros del *Orizaba* detenidos en El Castillo.

del sujeto, pero que si éste no quería ir a Granada, él tampoco deseaba llevarlo contra su voluntad. El capitán Tarleton le preguntó al capitán Tinklepaugh si iban soldados a bordo. Este entonces le mostró la lista de pasajeros. El capitán Tarleton quedó satisfecho. Manifestó que sentía mucho haber detenido a los pasajeros y se excusó diciendo que era su deber investigar siempre que alguien solicitaba la protección británica. Eso es lo que recuerdo que sucedió con el capitán Tarleton. Inmediatamente embarcamos los pasajeros en el vapor del río y éstos continuaron su viaje rumbo al interior.

294—

- P — Averiguó usted el motivo por el que esa persona que pidió protección se negaba a continuar con el resto de los emigrantes?
- R — Porque supo que se convertiría en soldado en cuanto desembarcara y esa no era su intención cuando salió de Nueva York. Contó que en Nueva York le habían dicho que en Nicaragua obtendría tierras para trabajar y que en el país había abundancia de mano de obra. Agregó que él no quería ser soldado.

295—

- P — Era verdad, o no, que se convertiría en soldado al desembarcar? Narre lo que sepa acerca de ese tópico.

Se objeta por insinuar la respuesta y ser improcedente.

- R — Todos los emigrantes como él eran obligados por el gobierno a prestar servicio militar tan pronto llegaban a Granada.

296—

P — Qué quiere decir por todos los emigrantes como él?

R — Quiero decir los trabajadores y obreros que no tenían otra profesión.

297—

P — Quiere usted decir que todos los trabajadores y obreros eran obligados a prestar servicio militar?

R — Sí señor.

298—

P — Los pasajeros de California eran obligados a prestar servicio militar?

R — No; ninguno, que yo sepa, de los que iban de paso.

299—

P — Se refiere, o no, usted, a una clase especial de pasajeros, cuando dice que todos los trabajadores y obreros eran obligados a prestar servicio militar?

Se objeta la pregunta.

R — Sí. Las excepciones eran los médicos y abogados que llegaban a ejercer su profesión. Esos no eran obligados a prestar servicio militar.

P — Se repite la pregunta.

R — Creo que ya contesté esa pregunta. Mis respuestas anteriores se refieren únicamente a aquellos pasajeros que llegaban como emigrantes a establecerse en Nicaragua.

300—

P — Sabe usted cómo obtenían sus boletos esos emigrantes?

R — Se presentaban en la oficina de Mr. Morgan y otras

oficinas aquí en Nueva York. En esas oficinas conseguían sus boletos.

301—

- P — Sabe usted si alguien pagaba esos boletos? Si así fue-
re, quién y cómo los pagaba?
- R — El valor de todos esos pasajes lo dedujo el Gobierno
de Nicaragua del valor de los bienes de la Compañía
del Tránsito. Quiero decir, del valor que Morgan y
Garrison pagaron por los bienes de la Compañía del
Tránsito.

302—

- P — Los vapores de Nueva York que llegaron después del
Orizaba el 16 de abril, llevaron pasajeros de la clase
que usted llama emigrantes? Si así fuere, en cuántas
ocasiones los llevaron?
- R — Desde entonces, todos los vapores llevaron esa clase de
emigrantes en la misma forma que he descrito, hasta
que cesó el tránsito cuando los costarricenses se apo-
deraron de los vapores en diciembre de 1856. Después
de ese viaje del *Orizaba* del 16 de abril todo fue más
ordenado. El Gobierno de Nicaragua abrió oficinas y
nombró agentes en Nueva Orleans y Nueva York y
esos agentes suministraban los pasajes a los emi-
grantes.

303—

- P — Los emigrantes que llegaron después de abril de 1856
también prestaron servicio militar en Nicaragua, así
como usted declaró que lo hicieron entonces?
- R — Sí señor.

304—

P — Esa clase de pasajeros que usted llama emigrantes, iban armados?

R — Sí señor.

305—

P — Llevaban ellos sus armas o se las daban en el Istmo?

R — Fuera de muy pocas excepciones, siempre las llevaban ellos.

306—

P — Llegaron a Nicaragua, procedentes de Nueva York o Nueva Orleans, algunos fusiles, cañones, municiones o pertrechos militares de cualquier clase?

R — Sí señor, de ambos lugares.

307—

P — Cuándo los llevaron?

R — Los llevaron en casi todos los vapores, desde que Walker arribó al país hasta que los costarricenses se apoderaron de los vapores del río en diciembre de 1856.

308—

P — Algunas de esas armas, municiones o pertrechos militares fueron consignados a usted?

R — Creo que todos fueron consignados a mí, con excepción del último viaje de los vapores de Morgan y Garrison antes que los costarricenses se apoderaran de los vapores del río. Los pertrechos que llegaron en el último vapor iban consignados directamente al Gobierno de Nicaragua en Granada.

309—

P — Quién enviaba de Nueva York esas armas y pertrechos consignados a usted?

R — No recuerdo haber nunca visto ninguna factura ni conocimiento de embarque de esos pertrechos.

310—

P — Usted no sabe quién se los enviaba?

R — No señor, no lo sé. Supongo que iban con el consentimiento de Mr. Morgan, de Nueva York, pues él era aquí el agente de Morgan & Son.

311—

P — Dé la fecha más exacta que pueda, en que usted comenzó a recibir armas, municiones y pertrechos militares de Nueva York.

R — Creo que algunas armas llegaron en los días en que Parker H. French llegó de Nueva York. Quiero decir, en el primer barco que salió de Nueva York después de que vino aquí Parker H. French. French vino a Nueva York como el 16 de diciembre de 1855.

312—

P — No vino usted a Nueva York en esos días?

R — Yo vine en el mismo vapor con Parker H. French.

313—

P — Qué vapor era ese?

R — El *Northern Light*.

314—

P — Quién era el representante en Nueva York de los vapores de la Compañía Accesoría, cuando el *Northern Light* llegó a Nueva York en diciembre de 1855?

R — El señor Charles Morgan.

— 97 —

315—

P — Dónde estaban ubicadas las oficinas de esa línea de vapores?

R — En las oficinas de Charles Morgan & Son, en Bowling Green, cerca de la calle Whitehall.

316—

P — Cuánto tiempo estuvo usted en Nueva York en esa ocasión?

R — Como ocho días. Me regresé a Punta Arenas en el mismo *Northern Light*, en su viaje de regreso. Zarpamos de Nueva York el 26 de diciembre de 1855.

317—

P — Visitó con frecuencia usted las oficinas de la Compañía Accesorio del Tránsito cuando estuvo aquí?

R — Sí señor.

318—

P — Vio usted alguna vez a Parker H. French en dichas oficinas?

R — Sí señor.

319—

P — Qué cargo desempeñaba French entonces?

R — Había sido nombrado Ministro del Gobierno de Nicaragua en los Estados Unidos. Entonces se encontraba en su embajada.

320—

P — No fue usted quien lo presentó en las oficinas de la Compañía Accesorio del Tránsito?

R — Sí señor. El me pidió que lo acompañara y lo presentara.

321—

P — Y usted lo presentó?

R — Sí señor.

322—

P — A quién se lo presentó?

R — Al secretario de la compañía, Mr. Lea, al presidente Mr. Lord, a Mr. Ogden y a Mr. Morgan. Creo que Mr. White no se encontraba allí cuando nosotros entramos, sino que llegó hasta después que Mr. French y yo nos habíamos ido.

323—

P — Vio usted en alguna otra ocasión a Mr. French en las oficinas de la Compañía Accesoría del Tránsito?

R — No creo, creo que no.

324—

P — Estuvo usted presente en alguna reunión, en las oficinas de la Compañía Accesoría del Tránsito, en que se hiciera o firmara algún convenio para suministrar armas y municiones a Walker y su gente? Si así fuere, narre lo que dijo cada uno en esa reunión.

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — Yo no supe que ningún convenio de esa clase se haya celebrado en esas oficinas.

325—

P — Tiene usted conocimiento de algún convenio de esa clase que se haya celebrado mientras usted estuvo en Nueva York? Si así fuere, narre todo lo que sepa.

— 99 —

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

- R — Yo fui con Parker H. French a la casa de Mr. George Law, donde se lo presenté a Mr. Law. Después de la presentación, Mr. French mencionó el tópico de armas y municiones. Mr. Law le mostró un modelo de fusil del tipo viejo de los Estados Unidos, que había sido modificado, haciéndolo de fulminante en vez de chispa, además de haberle estriado el cañón para convertirlo en rifle tipo Minié. Mr. French le preguntó a Mr. Law el precio y otros detalles relacionados a la venta de esos fusiles y rifles. Hablaron de las condiciones para la venta y de otros asuntos relacionados con Nicaragua. Cuando nos despedimos de Mr. Law, French dijo que deseaba verlo de nuevo y lo invitó para que lo visitara en el hotel St. Nicholas.

326—

- P — Se dijo algo acerca del propósito para el que se querían esas armas, o para quién se querían?
- R — Mr. French dijo que las quería para su gobierno.

327—

- P — Se dijo algo acerca del número de fusiles o rifles que se deseaban?
- R — No que yo recuerde.

328—

- P — Sabe usted si el vapor *Northern Light* llevó armas, municiones o pertrechos de guerra en su viaje de regreso del 26 de diciembre de 1855?
- R — No que yo sepa, exceptuando pistolas y otras armas personales.

— 100 —

329-

P — Cuántas armas personales y pistolas llevó?

R — Unas cinco o seis armas personales, además de que casi todos llevaban su pistola.

330-

P — Quienes iban armados con las armas personales a que se refiere?

R — Algunos de los que iban a unírsele a Walker o al gobierno de Nicaragua.

331-

P — Llevaba el vapor algunas armas, municiones o pertrechos de guerra como carga?

R — No señor. Primero lo registraron en Nueva York y después lo registró en Punta Arenas un oficial de los Estados Unidos que iba a bordo, pero no encontraron nada.

332-

P — Sabe usted si iban algunos reclutas para el ejército de Nicaragua en ese viaje del *Northern Light*?

R — Sí señor, alrededor de doscientos.

333-

P — Conocía usted a alguno de sellos? Si así fuere, díganos sus nombres.

R — Sí señor. Iba el coronel Schlessinger y muchos más que conocía de vista, pero cuyos nombres no recuerdo. Schlessinger es el mismo que estuvo en Cuba y es el que fue a Costa Rica, según narré anteriormente. He sabido que actualmente vive en Guatemala.

334—

P — Pregunta del abogado acusador: Qué hace en Guatemala el coronel Schlessinger?

R — Estaba tratando de organizar una escuela militar.

335—

P — Pregunta del abogado defensor: Cómo sabe usted que los que iban en el *Northern Light* eran reclutas para el ejército nicaragüense?

R — Yo sabía que eran. Durante la travesía pasaron revista en la cubierta del vapor. Al llegar a Punta Arenas yo los envié a Granada en uno de los vapores del río. El coronel Schlessinger iba con ellos. Después yo los ví en Granada en el ejército. A algunos de ellos los vi con Schlessinger en La Virgen cuando iban para Costa Rica. Yo los llevé de Granada a La Virgen cuando iban para Costa Rica y ellos iban con Schlessinger.

336—

P — Cuántos pasajeros iban para California en ese viaje del *Northern Light*?

R — Creo que ya dije anteriormente que eran ciento cincuenta.

337—

P — Arregló usted con la Compañía Accesoría del Tránsito las cuentas de su agencia en el Istmo cuando estuvo en Nueva York en diciembre de 1855? Si así fuere, diga hasta qué fecha fueron arregladas esas cuentas.

R — Creo que sí. Creo que traje a Nueva York las cuentas, cortadas hasta la fecha en que salí del Istmo, y que la compañía me pagó el saldo. Yo no les pagué nada a ellos.

— 102 —

338—

- P — Se recaudaba generalmente suficiente dinero en el Istmo de Nicaragua para sufragar los gastos?
R — No señor; allí recaudábamos muy poco dinero.

339—

- P — Dónde pagaban el valor de sus pasajes los que viajaban desde y hacia California?
R — En Nueva York, Nueva Orleans y California.

340—

- P — Los vapores del río y del lago hacían algunos viajes que no eran en conexión con el arribo de los vapores del mar?
R — Sí señor. Después que Walker llegó al país hacíamos un viaje extra de La Virgen a Granada en el ínterin entre la llegada normal de los vapores. Eso lo hicimos también antes de Walker, pero entonces solamente una o dos veces al año.

341—

- P — Se ganaba suficiente en ese viaje extra para compensar los gastos que se incurrían al hacerlo?
R — No señor. Esos viajes los hacíamos para llevarle carga, provisiones y pertrechos de guerra a Walker.

342—

- P — Quién le dio instrucciones de hacer ese viaje extra a Granada?
R — Mis instrucciones eran que debía complacer al gobierno que había, y ese viaje extra era necesario para poder llevar las armas y municiones. Esas instrucciones las recibí de Mr. Morgan.

— 103 —

343—

P — Pregunta del abogado acusador: Fueron esas instrucciones por escrito?

R — Sí señor.

344—

P — Pregunta del abogado defensor: Esas instrucciones las recibió usted por carta? Si así fuere, de quién eran las cartas?

R — Sí señor. Una de Mr. White, las demás de Mr. Morgan. Creo que una iba firmada por Mr. Lea, que era el secretario de la Compañía Accesoría del Tránsito.

345—

Explicación del testigo:

Cuando me hice cargo de la agencia había una guerra democrática, pues así la llamaban en Nicaragua, y temíamos que íbamos a recibir órdenes de ambos bandos. Yo escribí a Nueva York, al secretario Isaac C. Lea, pidiéndole instrucciones sobre cómo actuar ante ambos bandos, entonces fue que recibí la carta de Mr. Lea que mencioné. Creo que esa fue la única ocasión en que recibí instrucciones de Mr. Lea.

346—

P — Dónde están las cartas de Mr. Morgan y Mr. White, en las que usted dijo que recibió instrucciones de complacer al gobierno que había?

R — Cuando usé la palabra complacer me refería al transporte de carga, armas, municiones y soldados para el gobierno. Las cartas deben haberse ido en la caja de

documentos de mi oficina enviada a Charles Morgan & Son, de Nueva York, por mi empleado Mr. Hutchinson.

29 de abril de 1861. Continúa la declaración.

347—

- P — Cuánto cobraba la Compañía Accesoría del Tránsito por el transporte de carga y pasajeros en el Istmo de Nicaragua cuando usted llegó en 1853?
- R — Hasta donde puedo recordar, eran quince dólares de Punta Arenas a los Raudales del Castillo, veinte de Punta Arenas a La Virgen y veinticinco dólares de Punta Arenas a Granada. Para los pasajeros de California eran veinticinco dólares de Punta Arenas a San Juan del Sur, incluyendo el valor de la mula entre La Virgen y San Juan.

348—

- P — El valor del pasaje, del Este de los Estados Unidos a California y de California al Este de los Estados Unidos, lo pagaban los pasajeros en el Istmo?
- R — No señor. Lo pagaban todo junto al iniciar el viaje en Nueva York, Nueva Orleans o San Francisco, donde compraban sus boletos.

349—

- P — Los precios que mencionó por transporte de pasajeros en el Istmo fueron alterados alguna vez? Si así fuere, diga cuándo y narre las circunstancias.
- R — Fueron alterados cuando Mr. Joseph L. White llegó al Istmo en 1854. No tengo anotada la fecha exacta. Entonces se cambiaron los precios y se comenzó a cobrar cinco dólares de Punta Arenas a los Raudales del

Castillo, diez dólares de Punta Arenas a La Virgen y quince dólares de Punta Arenas a Granada, y vice versa. Así quedaron hasta que se apoderaron de los vapores.

350—

- P — El señor Joseph L. White le explicó a usted los motivos para ese cambio en el precio de los pasajes? Si así fuese, haga el favor de indicarlos y de narrar cualquier conversación que usted haya tenido con el señor White sobre ese asunto.
- R — Cuando Mr. White regresó de Granada a Punta Arenas, allí en mi oficina hizo una lista con los nuevos precios rebajados que se cobrarían de allí en adelante. En su conversación, después de cambiar los precios, me contó el problema que lo había llevado a Nicaragua. Dijo que había ido a Granada para tratar de arreglar los asuntos de la compañía con el gobierno. El era el abogado de la compañía. Me contó que no se pudieron poner de acuerdo, pues el gobierno pretendía mucho más de lo que él consideraba justo, y que rebajaba los precios para que las ganancias en el tránsito no parecieran tan grandes. Le observé que con esos precios no iba a entrar mucho dinero, pues la gente de todos modos no viajaba a menos que se vieran obligados a hacerlo. Me contestó que así sería mejor para la compañía, pues así no le tendrían que pagar tanto al gobierno por su porcentaje. También dijo algo acerca del porcentaje de Mr. Vanderbilt, que así también disminuiría el porcentaje del viejo Comodoro. Dijo que el Comodoro recibía un porcentaje por la clientela de la ruta, lo cual era nuevo para mí cuando Mr. White me lo dijo. Yo le observé que si ese era el caso muy pronto tendría una guerra en sus manos

— 106 —

con el Comodoro. Mr. White agregó que bajaría el precio a cinco dólares para los pasajeros de California, lo cual pensaba hacer en cuanto llegara a Nueva York, y que le quitaría su porcentaje a Vanderbilt.⁴⁴

351—

- P — Comentó usted en alguna conversación con él, sobre el efecto que tendría en las relaciones de la Compañía con el gobierno de Nicaragua, si disminuía a cinco dólares el pasaje por el Istmo de los viajeros de California?
- R — Yo le pregunté a Mr. White si él tenía derecho a hacer eso sin consultarle al gobierno. Me contestó que sí. Creo que me dijo que no había ninguna cláusula que

⁴⁴ Aquí conviene conocer algunos antecedentes de esa visita de White a Nicaragua. A fines de 1853, la Compañía del Tránsito había enviado a Nicaragua a un señor Tejada, como agente suyo, para arreglar con el gobierno los asuntos pendientes entre ambos. Tejada logró su cometido y firmó un acuerdo con el gobierno. Eso le informó el ministro americano Borland al Departamento de Estado, en su despacho del 11 de enero de 1854. La prensa de los Estados Unidos después informó que Tejada comprometió a la compañía a pagarle al gobierno la suma de \$40,000 por el período comprendido entre agosto de 1851 y julio de 1853, además de \$2.00 dólares por cada pasajero adulto que hubiera cruzado el Istmo de allí en adelante, y también un préstamo de \$40,000 dólares a cuenta de futuros pagos. Los dirigentes de la compañía en Nueva York, sin embargo, no aceptaron ese arreglo, y alegaron que Tejada se había excedido, pues sus poderes no lo autorizaban a conceder eso. Entonces el gobierno amenazó con revocar la concesión del tránsito, y eso motivó el viaje de White a Nicaragua. (Noticia publicada por el periódico *Alta*, de San Francisco, el 18 de abril de 1854, en la p. 1. c. 7.) En cuanto a Vanderbilt y su porcentaje, por esa época el Comodoro estaba sumamente disgustado con White y otros funcionarios de la Compañía del Tránsito, específicamente Morgan y Garrison, porque éstos habían manipulado las acciones de la compañía para quitarle el control al Comodoro. Entonces fue que Vanderbilt les envió aquella famosa nota, diciendo: "Señores: Ustedes han tratado de estafarme. No los voy a demandar, porque los tribunales toman demasiado tiempo. Los voy a arruinar. Atto. s. s., Cornelius Vanderbilt." Para arruinarlos, Vanderbilt formó otra compañía, la *Independent Opposition Line*, que a precios reducidos comenzó a hacerle competencia a la Compañía del Tránsito, vía Panamá, a comienzos de 1854, o sea en la época de ese viaje de White a Nicaragua. Para mayores detalles, ver el capítulo 4 de la obra de Folkman, *The Nicaragua Route*, mencionada anteriormente.

limitara los precios de los pasajes en el convenio de la concesión del tránsito.

352—

P — Qué más le dijo usted a él, y él a usted, sobre ese asunto?

R — Yo le dije que deseaba que hubiera armonía entre él y el gobierno, entre la Compañía del Tránsito y el gobierno, pues de lo contrario la situación sería muy difícil para los agentes. Que nosotros los agentes continuamente entrábamos en contacto con el gobierno, y que si no había armonía se nos presentarían muchas dificultades y detenciones en el tránsito. No recuerdo que hayamos conversado nada más en esa ocasión. Eso fue en resumen lo que hablamos.

353—

P — Quiere decir que usted sostuvo esas conversaciones con Mr. White después que él regresó de Granada a Punta Arenas?

R — Sí señor, así fue.

354—

P — Cuánto tiempo permaneció Mr. White en el Istmo en esa ocasión?

R — Creo que fue un par de semanas.

355—

P — Usted fue a Granada con él?

R — No señor. Yo lo envié a Granada al día siguiente de los pasajeros. Lo envié en un vapor expreso sólo para él.

— 108 —

356—

- P — Se encontró usted con él en Granada? Si así fuere, cuánto tiempo después de que él llegó?
- R — Sí, lo vi en Granada, unos cuatro o cinco días después de que él llegó.

357—

- P — Viajó usted a Granada a petición de Mr. White?
- R — Creo que él me pidió que llegara tan pronto yo pudiera ausentarme de Punta Arenas.

358—

- P — Le contó él a usted el motivo de su visita a Granada antes de ir?
- R — Sí señor. Me dijo que iba a ver al gobierno, para tratar de lograr un arreglo definitivo entre la Compañía del Tránsito y el Gobierno de Nicaragua.

359—

- P — Quién era entonces el Presidente de Nicaragua?
- R — El señor [Lic. José María] Estrada.

360—

- P — Vio usted a Mr. White en Granada? Si así fuere, diga dónde y narre todas las conversaciones que haya tenido usted con él en Granada, sobre cualquier asunto relacionado con la Compañía Accesoría del Tránsito y el Gobierno.
- R — Me encontré con él en el hotel. Le pregunté si se iba a ir conmigo en el vapor. Me dijo que le había enviado una nota al gobierno anunciándole su llegada, pero que no se la habían contestado; que si no recibía contestación ese mismo día, se iría conmigo en el va-

por. Después lo volví a ver y me volvió a decir que pensaba irse conmigo en el vapor. Dijo que si el gobierno no lo buscaba entonces a él, que él no haría nada más al respecto.

361—

P — Le informó Mr. White a usted si había logrado ponerse en contacto con algún funcionario del gobierno de Nicaragua en Granada?

R — El me dijo que no lo había logrado.

362—

P — Se regresó Mr. White en el vapor con usted?

R — Sí señor. Regresó conmigo a Punta Arenas y allí fue, después que regresamos de Granada, que sostuvimos la conversación que narré en relación a los pasajes.

363—

P — Le dio él también instrucciones sobre algunos cambios que debía hacer en los transportes de carga?

R — Sí señor; me las dio.

364—

P — Diga cuáles fueron y narre todo lo que sepa sobre ese asunto.

R — Me preguntó cuánto estaba cobrando. Le dije que tres centavos la libra de Punta Arenas a Granada. Me dijo que lo rebajara a la mitad. Esa era una rebaja, en el transporte de carga local, similar a la rebaja en los pasajes. Yo no tenía nada que ver con la carga que iba de paso para California, Nueva Orleans o Nueva York; esos cobros los regulaban en Nueva York. Todo eso fue parte de la misma conversación que ya narré

— 110 —

acerca de la rebaja en los precios de los pasajes. Lo único que podría hacer sería repetirla.

365-

- P — Les dio él algunas instrucciones respecto a los cobros por el transporte de los artículos y provisiones que usaba la compañía?
- R — Yo le pregunté acerca del precio de esos artículos, el valor de las facturas y el transporte, pues teníamos que transportar cosas de la compañía a La Virgen. El me contestó que todo eso lo contabilizaban en las oficinas de Nueva York, incluyendo las facturas con el valor de las cosas. Yo le hice ver que no podía llevar contabilidad de los gastos de los vapores si no conocía el valor de las cosas ni el costo de su transporte. El me dijo que todas esas cuentas las llevaban en Nueva York.

366-

- P — Usted trató de llevar las cuentas de los gastos del negocio en el Istmo?
- R — Sí señor.

367-

- P — Supongamos que usted enviaba una carretilla de mano de Punta Arenas a La Virgen. Cuánto cobraba en sus libros por ese transporte?
- El abogado acusador objeta a la pregunta y pide que se presente el libro de cuentas a que se refiere.
- R — No se nos permitía cobrar nada por esas herramientas. Las compraban en Nueva York y supongo que las contabilizaban en los libros de Nueva York.

— 111 —

368—

P — Recibió usted instrucciones de no llevar algunas cuentas específicas? Si así fuere, quién y cómo le dio esas instrucciones?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — Al principio mis instrucciones fueron de que llevara las cuentas y que rindiera un informe, con cada vapor que iba a Nueva York, de lo gastado en reparaciones y en la operación de los vapores. La compañía me reembolsaba esos gastos y yo hacía comprobantes de pago, al igual que para todo lo que pagaba. En cuanto a las otras cuentas, yo escribí a Nueva York pidiendo instrucciones tan pronto llegué a Nicaragua, y también les pedí que me enviaran el valor de las provisiones y demás artículos que usaba la compañía en el Istmo, pues no podía calcular el costo de la operación y reparaciones de los vapores sin conocer esos costos. Me contestaron que la compañía no deseaba que yo me encargara de esos detalles.

El abogado acusador pide que se presente esa carta.

369—

P — Dónde está esa contestación de la compañía que usted mencionó?

R — Se envió a Nueva York con mis papeles. Todo se empacó en unas cajas que se enviaron a Charles Morgan & Son, de Nueva York.

370—

P — Quién le dio a usted las primeras instrucciones que mencionó?

— 112 —

R — Isaac C. Lea, el Secretario de la Compañía Accesoría del Tránsito en Nueva York.

371—

P — El abogado acusador pregunta que si esas instrucciones fueron por escrito.

R — El testigo contesta que sí.

372—

P — Dónde están esas instrucciones escritas que usted mencionó?

R — Creo que conservo las primeras instrucciones que recibí. Están en mi casa en Nueva Jersey. Las instrucciones que recibí en contestación al pedimento que hice cuando llegué a Nicaragua fueron enviadas en la caja de documentos de mi agencia a Charles Morgan & Son de Nueva York.

373—

P — Cuando Mr. White estuvo en Nicaragua en 1854, le pidió a usted que fuera a Granada con Mr. Cushing? Si así fuere, cuál era el motivo?

R — Yo no fui porque me lo hubiera pedido Mr. White. Fui porque me lo pidió Mr. Cushing, el agente en La Virgen. Fui con los pasajeros en el siguiente vapor después que Mr. White partió para Nueva York.

374—

P — Qué fue a hacer usted a Granada con Mr. Cushing?

R — Yo fui en asuntos de negocios a La Virgen, y estando allí Mr. Cushing me pidió un vapor para ir a Granada en asuntos de la compañía. Me enseñó una carta de Mr. Joseph L. White. Era una carta dirigida a Mr. Cush-

ing y no sé dónde está ahora. Yo nunca la tuve. Mr. Cushing solamente me la leyó.

El abogado acusador exige que se presente la carta.

Mr. Cushing me leyó la carta. En ella, Mr. White le pedía que fuera a Granada y le hiciera ciertas propuestas al gobierno. Mr. Cushing me pidió que lo acompañara a Granada. Yo le facilité el vapor y fui con él. Una vez en Granada, Mr. Cushing me expresó su deseo de que lo acompañara a la Casa del Gobierno. Fui con él y Mr. Brandon, su empleado, quien nos sirvió de intérprete.

375—

P — Qué hicieron en la Casa del Gobierno?

R — Mr. Cushing le mostró sus instrucciones al Presidente Estrada. Estaban en inglés, por lo que las tradujo el intérprete.

376—

P — Le mostró Mr. Cushing al gobierno los datos de los gastos de la compañía en el Istmo?

R — No se los mostró, ni explicó por qué no lo hacía.

377—

P — Qué se dijo en esa ocasión?

R — Después que le leyeron las instrucciones en español al Presidente, Mr. Cushing me explicó lo que decían. Cuando eso sucedía estábamos sentados en la mesa del salón presidencial de la Casa del Gobierno.

El abogado acusador pide que se presenten las instrucciones y objeta a que se presente evidencia verbal de su contenido.

El testigo continúa su declaración: "Yo nunca tuve esas instrucciones, pues el señor Cushing las retuvo en su poder. Yo vi cuando se las guardó en el bolsillo."

Pregunta el abogado acusador: Usted lo recuerda?

Respuesta: Sí señor.

El testigo continúa su declaración: Mr. Cushing me contó que él le había ofrecido al gobierno 25,000 dólares en total por los años anteriores y 25,000 al año de allí en adelante. Ahora estoy narrando las instrucciones.

378-

P — Por favor, narre lo que se dijo y lo que se hizo en esa ocasión.

R — Mr. Cushing ofreció 25,000 dólares en pago por todo lo de los años anteriores y 25,000 dólares anuales de allí en adelante. Los 25,000 por los años anteriores no eran por cada año, pero de allí en adelante serían 25,000 por año. También ofreció hacerles un préstamo de 40,000 dólares, que se cancelaría descontándolo de los pagos anuales subsiguientes. Durante esa entrevista, Mr. Cushing me dijo, en inglés, lo que el presidente Estrada dijo en español que aceptaría el gobierno para llegar a un arreglo definitivo. Mr. Cushing me dijo que el Presidente proponía que le dieran 30,000 dólares en total por los años anteriores, 30,000 dólares al año de allí en adelante y el préstamo de 40,000 dólares. Yo le aconsejé a Mr. Cushing que partiera la diferencia. El me contestó que sus instrucciones eran por escrito y que no podía desviarse de ellas. Yo no entendía muy bien lo que el presidente Estrada decía en español, y Mr. Cushing me repetía lo que le decía a él el intérprete, pues Mr. Cushing tampoco entendía

— 115 —

muy bien el español. No llegamos a ningún acuerdo. Mr. Cushing me preguntó qué haría yo si estuviera en su lugar. Yo le dije que les daría los 30,000 dólares por los años anteriores y el préstamo de 40,000 dólares, pero que no les daría más de 25,000 dólares al año de allí en adelante.

El Presidente le pidió a Mr. Cushing que repitiera lo que yo había dicho. Mr. Cushing repitió, por medio del intérprete, lo que yo le aconsejaba hacer. El Presidente entonces me preguntó, por medio del intérprete, por qué me oponía a que se pagaran 30,000 dólares al año de allí en adelante. Yo le contesté, también a través del intérprete, que la compañía no podía pagar esa suma, pues resultaba más de dos dólares por pasajero, mientras que el ferrocarril de Panamá pagaba una suma menor en concepto de impuestos; que el ferrocarril de Panamá ya lo habían terminado de construir y en adelante nos haría una fuerte competencia. Mr. Cushing dijo que no daría más de lo que le señalaban sus instrucciones. El presidente Estrada comentó que yo presenté muy buenas razones para no pagar más de 25,000 dólares al año de allí en adelante.

Las cosas quedaron como estaban. Lo único que se hizo fue concederle un pequeño préstamo de 10,000 dólares que deseaba. Mr. Cushing no quería, porque no podía conseguir el dinero, y ni él ni yo contábamos con dinero en efectivo. Mr. Cushing me preguntó si yo podría conseguir algo. Le contesté que podía conseguir algo en mi viaje por el río, a cuenta de la compañía. Así conseguí entre tres y cuatro mil dólares, a cambio de giros contra la compañía en Nueva York. Ese dinero se lo envié a Mr. Cushing.

379—

P — Cuánto lograron conseguir los dos ustedes juntos?

R — Creo que Mr. Cushing le entregó al gobierno entre ocho y nueve mil dólares. Allí iban incluidos los tres o cuatro mil que yo le envié, conforme acabo de narrar.

380—

P — Hubo algún arreglo entre el Gobierno de Nicaragua y la Compañía Accesoría del Tránsito, después que usted llegó a Nicaragua en 1853, en relación al porcentaje de diez por ciento de las ganancias del tránsito a través del Istmo?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta y además por ser improcedente.

R — Yo nunca supe de ninguno.

381—

P — Hizo usted algún esfuerzo posterior, para tratar de llegar a un arreglo con el Gobierno de Nicaragua, después de esa ocasión en que acaba de narrar que fue a Granada con Mr. Cushing?

R — No señor.

382—

P — Sabe usted si la compañía hizo algún esfuerzo para llegar a un arreglo?

R — El Gobierno de Nicaragua nombró comisionados para que fueran a Nueva York en busca de un arreglo con la compañía. Eso fue en la época en que Walker llegó al país. Yo no sé de ningún esfuerzo que haya hecho la compañía.

— 117 —

383—

P — Sabe usted, por experiencia personal, de algún esfuerzo que haya hecho la compañía después de su visita a Granada con Mr. Cushing, para llegar a un arreglo con el Gobierno de Nicaragua?

R — Solamente lo que oí.

384—

P — El abogado acusador insiste en que se elimine esa respuesta "solamente lo que oí." El abogado defensor declara que esa respuesta no responde a su pregunta, Por lo que repite ésta.

R — No señor.

385—

P — A qué se refería usted cuando dijo "solamente lo que oí?"

R — A los comisionados que mencioné, que fueron de Nicaragua a Nueva York.

386—

P — Se encontraba usted en Nueva York cuando estuvieron allí los comisionados?

R — No señor, yo estaba en Nicaragua.

387—

P — Quiénes eran los comisionados a que se refiere?

R — Los señores Tejada y Lacayo. Creo que también iba un señor Espinosa de secretario o intérprete.

388—

P — Esos comisionados estaban todavía en Nueva York cuando usted llegó en diciembre de 1855?

R — Una de esas tres personas que mencioné estaba en Nueva York entonces. Me parece que era el señor Tejada. Creo que lo vi.

P — Cuando usted visitó Nueva York, en diciembre de 1855, le informó a Mr. Joseph L. White acerca de la entrevista que sostuvieron en Granada el presidente Estrada, el señor Cushing y usted?

R — No recuerdo haberla mencionado.

P — Sostuvo usted alguna conversación en esa oportunidad con el señor White, sobre el problema de arreglar las cuentas entre la Compañía Accesorio del Tránsito y el Gobierno de Nicaragua? Si así fuere, narre lo que dijo cada uno de los que hayan intervenido en esa conversación.

R — Yo me encontraba en las oficinas de la Compañía Accesorio del Tránsito cuando llegó el señor White, poco tiempo después de haberse ido Mr. French. Eso fue en la ocasión en que yo llegué a las oficinas de la compañía para presentar a Mr. French. El secretario, Mr. Lea le contó a Mr. White que Mr. French había llegado, autorizado por el gobierno de Rivas para arreglarse con la compañía. Mr. White comentó que eso sería muy fácil de hacer y preguntó si Mr. French iba a regresar. Entonces Mr. White me preguntó acerca de Nicaragua, de cómo marchaban las cosas allá. Yo le narré que Mr. French me había contado en la travesía a Nueva York que la compañía le debía una gran cantidad de dinero al Gobierno de Nicaragua. Mr. White replicó que la compañía no le debía nada; que ningún pago estaba vencido. Yo le pregunté a Mr. White si no creía que la compañía les debía algo del porcentaje. El me contestó que los diez mil dólares anuales no estaban vencidos, pues el contrato no especificaba cuándo se debían pagar; que la compañía

no tenía obligación de pagar los diez mil dólares de año en año, sino hasta que hubieran transcurrido los doce años. Yo le observé que lo mejor era arreglarse con ellos de algún modo, pues de lo contrario tendríamos muchos problemas con ellos. Le dije que ellos esperaban vivir a costa de la Compañía Accesorias del Tránsito, pues yo no veía que tuvieran otras fuentes de ingresos. Creo que Mr. Lea le contó que Mr. French había dicho que estaba dispuesto a ceder y partir la diferencia con la compañía, pues su gobierno necesitaba dinero para comprar armas y pertrechos. Eso es más o menos todo lo que recuerdo de esa entrevista.

391—

- P — Cuando estuvo en Nueva York en diciembre de 1855, recibió usted instrucciones de Mr. Morgan o Mr. White respecto a sus relaciones con el Gobierno de Nicaragua a su regreso al país?
- R — Ninguna instrucción nueva. Una carta para mí del secretario Mr. Lea iba en el vapor *Northern Light* del 26 de diciembre de 1855. Creo que esa carta era de Mr. Lord el Presidente de la compañía.⁴⁵

392—

- P — Cuando usted estuvo en Nueva York en diciembre de 1855, le dijo algo Mr. Morgan, Mr. Lea, Mr. Lord o Mr. White, acerca de que usted reconociera al gobierno que existía en Nicaragua? Si así fuere, narre lo que le dijeron y diga quiénes se lo dijeron.
- R — Yo conversé con el Presidente, Mr. Lord. Me dijo que la Compañía del Tránsito tenía que someterse a cualquier autoridad que controlara la ruta del tránsito.

⁴⁵ Ver documento No. 3 de Scott, en el apéndice de esta obra.

Agregó que esperaba que yo no tendría ninguna dificultad que usara mi propio criterio y tratara de complacer al gobierno de Rivas, es decir, al Gobierno de Nicaragua. Yo le dije que estimaba que todo marcharía bien mientras el gobierno no tuviera ningún reclamo pendiente con la compañía, y que esperaba que se arreglaran pronto con el gobierno; que éste estaba entonces, sin duda alguna, muy necesitado de dinero, y que sería más fácil llegar a un arreglo entonces y no después. El me contestó que no creía que habría ninguna dificultad en solucionar ese asunto. Eso es todo lo que recuerdo haber hablado con Mr. Lord sobre ese tópico. Con las otras personas mencionadas no hablé de eso. Mi conversación sobre ese asunto con Mr. White había sido antes.

393--

- P — Qué le había dicho antes Mr. White sobre ese asunto? Narre lo que dijeron todos los presentes en esa conversación y diga cuándo tuvo lugar.
- R — Yo no sostuve ninguna conversación con Mr. White sobre el asunto del gobierno de Rivas. Entendí mal su pregunta. A Mr. White no lo había visto desde su visita a Nicaragua en 1854, hasta que lo vi en las oficinas de la compañía en diciembre de 1855.

394--

- P — Cuando usted estuvo en Nueva York en diciembre de 1855, se dio cuenta si algún funcionario de la Compañía Accesoría del Tránsito se deshacía de sus acciones vendiéndolas en la bolsa? Si así fuere, diga quiénes las vendían. Describa las circunstancias.
- R — Mr. Morgan me contó que él las estaba vendiendo. El es el único que supe que las vendía.

395—

- P — Qué le dijo Mr. Morgan a usted sobre ese punto?
R — Yo le pedí informes y él me dijo que estaba vendiendo sus acciones. Eso es todo lo que me dijo sobre las acciones.

396—

- P — Cuando usted estuvo en Nueva York en 1855, sabía que el gobierno de Rivas-Walker llevaba a cabo negociaciones para otorgarle a otros la concesión del tránsito?
R — No señor.

397—

- P — Cuando se dio cuenta usted por primera vez que el gobierno de Rivas-Walker le otorgaba el derecho del tránsito por el Istmo de Nicaragua a alguien que no fuera la Compañía Accesorio del Tránsito?
R — Poco después de que Walker se apoderó de los vapores.

398—

- P — Cómo lo supo usted?
R — Conversando con los funcionarios de Walker en Nicaragua.

399—

- P — Qué sabe usted acerca de eso? Narre todas las circunstancias que usted conozca.
R — A fines de febrero, después del embargo de los bienes, yo estuve en Granada, donde circulaban muchos rumores. En la Casa del Gobierno me encontré al general Walker y le pregunté sobre el asunto. Me dijo que estaban investigando los negocios de la compañía y que

— 122 —

se habían encontrado con que ésta le debía al gobierno una fuerte suma de dinero, el que no tenían intenciones de pagar, según había escrito French de Nueva York. Yo le pregunté si era verdad lo que se rumoraba, de que el gobierno le vendería a otros el tránsito. Me contestó que así se haría en el caso que la compañía no pagara. Me contó que las investigaciones revelaban que la compañía debía ciento cincuenta mil dólares al gobierno; que habían enviado investigadores a las diversas oficinas de la compañía en Nicaragua, por ejemplo, a La Virgen y San Juan del Sur. El no mencionó la oficina de Punta Arenas, pero después yo supe que allí también habían investigado. También le pregunté si era verdad que le habían hipotecado la isla de Maderas (una isla del Gran Lago de Nicaragua) a Mr. Fritz, por una suma que éste le había prestado a Walker. No recuerdo nada más que él me haya dicho en esa ocasión.

En otra ocasión posterior me dijo que esperaba que Mr. Garrison y sus socios compraran la ruta del tránsito. Yo sé que después la ruta del tránsito se le vendió a Edmund Randolph. Yo ví a Mr. Randolph en Nicaragua después de que obtuvo la concesión. Mr. Randolph se encontraba en Granada cuando estuve allí. Viajamos juntos en el vapor a Punta Arenas cuando él se dirigía a Nueva York. A mí él no me mostró la concesión; la vi impresa en *El Nicaragiense*, el periódico del gobierno.⁴⁶ Eso fue antes de que yo le entregara los bienes a Macdonald, en representación de Morgan y Garrison. Fue como un mes antes de que yo entregara los bienes.

30 de abril de 1861. Continúa la declaración.

⁴⁶ El decreto de la concesión a Randolph está fechado el 19 de febrero y lo publicó *El Nicaragiense*, en español en los números del 1 y 8 de marzo de 1856.

400—

- P — Sabe usted en qué fecha se hizo efectiva la concesión a Randolph que usted mencionó?
- R — No puedo precisar la fecha.

401—

- P — Cuándo comenzó usted a transportar pasajeros por el Istmo de Nicaragua bajo esa concesión?

Se objeta la pregunta por suponer un hecho que no se ha comprobado.

- R — Fue en la primavera de 1856; creo que en el mes de abril.

402—

- P — Llevó usted la cuenta del número de pasajeros transportados en el Istmo después que comenzó a hacerlo bajo esa concesión?

Se objeta la pregunta por el mismo motivo de la anterior.

- R — Si señor; lo hice por mi propia cuenta.

403—

- P — Quién se lo ordenó hacerlo?

- R — Nadie me lo ordenó por escrito. No recibí ninguna orden.

404—

- P — Por qué llevó usted esa cuenta?

- R — Para poder disponer el envío de los pasajeros en los vapores del río y del lago.

405—

- P — Verificó usted algún ajuste de cuentas con el Gobierno de Nicaragua bajo la concesión de Randolph?
- R — Sí señor, cuando le entregué los bienes a Macdonald.

406—

- P — Haga el favor de narrar las circunstancias en que efectuó ese ajuste de cuentas que se acaba de mencionar.
- R — Recibí instrucciones de Charles Morgan & Son de Nueva York. Me dirigí a Granada, el asiento del gobierno, en compañía de mi empleado Mr. Hutchinson. El se quedó allí un par de semanas arreglando las cuentas, las que después se llevó a Punta Arenas y de allí se enviaron a Charles Morgan & Son de Nueva York.

407—

- P — Cuáles fueron esas cuentas que ajustó Hutchinson en Granada?

El abogado acusador pide que se presenten esas cuentas.

- R — Las cuentas desde que comencé como depositario hasta esa fecha, incluyendo los gastos en la operación de los vapores, los de las mulas en el camino del tránsito, de las diversas agencias, reparaciones, cortes de leña, etc.

408—

- P — Se incluyeron débitos por los transportes de tropas y pertrechos militares en los vapores, en las ocasiones en que usted declaró que los usaron el coronel Hornsby y Parker H. French?
- R — Sí señor. Se incluyeron.

— 125 —

409—

P — Qué arreglo se hizo con el Gobierno de Nicaragua en relación a esos cobros?

R — Esos arreglos, respecto a los cobros por servicios prestados al gobierno, fueron hechos por Morgan & Son en Nueva York después que les enviamos las cuentas. Yo les puse precio a los servicios, pero el cobro fue después ajustado en Nueva York.

410—

P — Además del transporte de tropas, esas cuentas incluían otras partidas por cosas que ocurrieron antes de que usted fuera depositario?

Se repite la objeción.

R — Incluían todo desde que Walker llegó por segunda vez al país y se apoderó del vapor *La Virgen*, es decir, cuando se apoderó del vapor el general Hornsby.

411—

P — Le rindió usted cuenta de esas cosas a la Compañía Accesorio del Tránsito?

El abogado acusador pide que se presenten las cuentas.

R — Sí señor. Quiero decir, los datos de los servicios prestados, pero sin ponerles precio.

412—

P — Sabe usted si el Gobierno de Nicaragua compensó en alguna forma a la Compañía Accesorio del Tránsito por esos servicios? En caso que no lo hubiere hecho, a quién y cómo compensó?

R — Yo no sé si a la Compañía del Tránsito le pagaron por los servicios prestados antes de que me nombraran de-

— 126 —

positario. Los servicios prestados después de mi nombramiento se le descontaron a Morgan y Garrison del precio de compra, pero no sé si a Morgan y Garrison le acreditaron también los servicios prestados antes de mi nombramiento como depositario.

413-

P — A qué precio de compra se refiere usted en su última respuesta?

R — El precio de compra a que me refiero es el que acordaron pagar Morgan y Garrison al Gobierno de Nicaragua por los vapores, las instalaciones en Punta Arenas y demás bienes en el Istmo que antes pertenecieron a la Compañía Accesoría del Tránsito.

414-

P — Sabe usted qué cantidad se comprometieron pagar Morgan y Garrison al Gobierno de Nicaragua por los vapores y demás bienes en el Istmo que antes pertenecieron a la Compañía Accesoría del Tránsito?

R — Oí decir que la cantidad acordada fue cuatrocientos veinticinco mil dólares. Creo que me lo dijo Mr. Garrison.⁴⁷

415-

P — Alguna otra persona le mencionó a usted la cantidad?

R — Varios oficiales de Walker. No recuerdo nadie más.

⁴⁷ El decreto ordenando entregar los bienes a Morgan y Garrison está fechado en Granada el 27 de agosto de 1856, y fue publicado por *El Nicaragüense* el 30 de agosto. En el decreto dice que Morgan y Garrison le pagaron al gobierno cuatrocientos mil pesos por los bienes. Folkman desmenuza las cuentas y llega a la conclusión de que en realidad sólo entregaron \$30,000. Ver Folkman, *The Nicaragua Route*, página 84.

416—

P — Después que entregó los vapores y demás bienes de la Compañía Accesorio del Tránsito a Macdonald, en representación de Morgan y Garrison, transportó usted pasajeros en el Istmo para alguien que no fuera Morgan y Garrison?

R — No señor.

417—

P — Hubiera transportado usted pasajeros para otros, después que le entregó los bienes a Macdonald en representación de Morgan y Garrison?

R — No señor.

418—

P — Durante cuánto tiempo continuó usted transportando pasajeros en el Istmo, después que Morgan y Garrison iniciaron su línea de vapores bajo la concesión de Randolph?

R — Desde abril hasta diciembre de 1856, es decir, hasta que las fuerzas costarricenses se apoderaron de los vapores el 24 de diciembre de 1856.

419—

P — Narre las circunstancias de la captura de los vapores y demás bienes por las fuerzas costarricenses.

R — Un destacamento del ejército costarricense al mando del coronel Fernández invadió el río San Juan, bajo la dirección de un sujeto llamado Spencer. Al amanecer el 24 de diciembre de 1856 cundió la alarma en Punta Arenas y San Juan del Norte, porque habían llegado los costarricenses y se habían apoderado del vapor *Colonel Wheeler*, que se encontraba anclado

— 128 —

junto al casco viejo que servía de depósito de carbón en Punta Arenas.⁴⁸ Ese casco del carbón también servía de embarcadero. Entonces nos juntamos todos para defendernos y para tratar de recuperar los vapores, si acaso podíamos. Los costarricenses se habían apoderado de otros tres vapores además del *Wheeler*, que eran el *C. Morgan*, el *Machuca* y el *H. L. Bulwer*. Organizamos un pelotón de gente armada para recuperar los vapores. Ellos se habían apoderado de todos los vapores que estaban allí y habían izado la bandera costarricense en una de las bodegas de la compañía. Como veinte respondieron a mi llamado a filas; éramos como veinte en total. Los costarricenses eran como ciento cincuenta, todos armados y distribuidos en pelotones apostados en los diversos vapores. En el puerto se encontraban varios buques de guerra ingleses; creo que el *Cossack* era uno de ellos. El capitán del *Cossack* se acercó en su lancha, bajó a tierra y me previno que no cometiera ningún acto de violencia. Yo le pregunté por qué motivo y qué quería decir con eso. Lo único que me contestó fue que no permitiría ningún acto de violencia de parte de ninguno de los dos bandos. Entonces le pregunté si eso significaba que iba a permitir que los costarricenses nos asesinaran a todos. Me contestó que no; que no permitiría que nos hicieran ningún daño. Entonces me contó que a bordo de su barco de guerra se encontraba uno de los oficiales de Walker, que había sido herido en el Sarapiquí y que los costarricenses le habían llevado. Agregó que le informaron sobre la batalla en el Sarapiquí, y que Spencer había estado a bordo de su barco y le había contado lo que pensaban

⁴⁸ Ver comentario a pregunta 281.

hacer en Punta Arenas. El capitán inglés prosiguió diciendo que Spencer le preguntó si él intervendría para impedir que los costarricenses se apoderaran de las instalaciones de la Compañía Accesoría del Tránsito en Punta Arenas. El capitán del *Cossack* continuó diciendo que le contestó a Spencer que él no intervendría mientras lo hicieran sin cometer actos de violencia. Spencer era el líder de los costarricenses. Estos echaron a andar los cuatro vapores que habían capturado y se fueron río arriba. Yo le presenté una protesta al cónsul americano en Greytown y el cónsul le escribió al comandante de la flota inglesa, solicitando su protección para que yo recobrara posesión de los bienes que pertenecían a ciudadanos americanos. Creo que conservo la protesta original, pues a Morgan & Son envié una copia. El comandante de la flota contestó que no podía intervenir para recobrar los vapores; que éstos habían sido usados para transportar a Walker y sus tropas y para hacerle la guerra a Costa Rica, por lo que él no intervendría. Al ver que así no podía recobrarlos, me fui a Greytown, donde por medio del cónsul americano obtuve un embargo de los vapores por sumas que se me debían a mí. Las autoridades de Greytown se negaron a intervenir para tomar los vapores embargados. Dos de los vapores, el *Wheeler* y el *C. Morgan*, estaban anclados junto a la costa de Greytown; los otros dos se habían retirado a la boca del río, como a una milla de distancia, donde habían anclado.

Entonces me dirigí al comandante de la flota y arreglé con él que yo quedaría en posesión de los edificios e instalaciones en Punta Arenas, comprometiéndome a no usar nada de lo que allí había contra los costarricenses, quienes por su parte deberían evacuar Punta Are-

nas. Los costarricenses se habían posesionado de la punta y habían apostado centinelas a su alrededor. En virtud de ese convenio los costarricenses evacuaron Punta Arenas, subieron a bordo de los cuatro vapores que habían capturado y se los llevaron río arriba. La bandera costarricense continuó ondeando en Punta Arenas hasta después que se puso el sol. Yo me opuse a que continuara izada en el edificio de la compañía. Después de la puesta del sol llegaron dos individuos de Greytown, nos imaginamos que por orden de los costarricenses, y arriaron la bandera. Antes de la captura por los costarricenses nosotros enarbolábamos la bandera americana en Punta Arenas, y la volvimos a izar después que arriaron la bandera costarricense. Cuando éstos capturaron los vapores izaron en ellos su bandera. Anteriormente esos barcos llevaban la bandera americana, exceptuando ciertas ocasiones especiales cuando iba a bordo algún dignatario del Gobierno de Nicaragua, pues entonces enarbolábamos los colores de su bandera nacional.

Después que los costarricenses se apoderaron de los vapores, yo me quedé en Punta Arenas. El vapor *James Adger* llegó a Punta Arenas procedente de Nueva York, enviado por Morgan & Son, con pasajeros para California.⁴⁹ Llevaba como ciento cincuenta pasajeros para California. También unos pocos emigrantes para Nicaragua, es decir, reclutas. Llegaron con boletos de emigrantes. Eran menos del número acostumbrado, talvez unos veinticinco.

⁴⁹ El *James Adger* llegó a San Juan del Norte el 9 de enero de 1857. Ver lista de vapores en el documento No. 24, en el apéndice de esta obra.

420-

- P — Qué rumbo tomaron los pasajeros que iban a California?
- R — El *James Adger* se los llevó a Aspinwall. No desembarcaron en Punta Arenas. Eran pasajeros que iban a California vía Nicaragua.

421-

- P — Y los veinticinco emigrantes o reclutas?
- R — Desembarcaron en Punta Arenas y se quedaron en los alrededores de Greytown y Punta Arenas; después se unieron al coronel Titus y su gente cuando éstos llegaron en el vapor de Nueva Orleans. Titus y su gente llegaron en el vapor *Texas* pocos días después del *James Adger*. El *James Adger* zarpó de Punta Arenas para Aspinwall, con los pasajeros que iban a California, el 12 de enero de 1857.

422-

- P — Continúe narrando lo que les sucedió a los vapores del río.
- R — Spencer y los costarricenses se llevaron los vapores río arriba. En los Raudales del Castillo se apoderaron de los que había allí y luego continuaron hacia los Raudales del Toro. En el Castillo se apoderaron del *J. Ogden* y *Joseph N. Scott*. Eran los únicos vapores que había en los Raudales del Castillo. En el Toro se apoderaron del vapor del lago *La Virgen*. De allí continuaron hacia el fuerte San Carlos, donde se apoderaron del vapor del lago *San Carlos* cuando llegó de La Virgen con los pasajeros que venían de California. Entonces también capturaron el fuerte San Carlos. Después el vapor *San Carlos* se dirigió al fondeadero con tropas costarricenses a bordo. El vapor

Ogden acompañó al *San Carlos*. En los Raudales del Toro transbordaron los pasajeros de California del *San Carlos* al *Ogden* y éste los llevó a los Raudales del Castillo. Allí los transbordaron al vapor *J. N. Scott*, en el que llegaron a Punta Arenas. Los costarricenses siempre mantuvieron un destacamento de soldados a bordo. Después de desembarcar a los pasajeros en Greytown, los costarricenses se llevaron otra vez el *J. N. Scott* a los Raudales del Castillo.

1 de mayo de 1861. Continúa la declaración.

423-

- P – Continúe narrando los hechos relacionados con la captura de los vapores del río y del lago en diciembre de 1856.
- R – Ahora diré lo que le pasó a cada uno de los vapores. Como una semana después de haberlo capturado, los costarricenses echaron a pique al vapor *Wheeler* en la confluencia del Sarapiquí. Al *Machuca* lo incendiaron los costarricenses en los Raudales del Castillo cuando la expedición de Lockridge. Estaba en poder de los costarricenses y lo destruyeron cuando el ataque al Castillo, para evitar que cayera en manos de la gente de Lockridge. El vapor de hierro *Bulwer* fue hundido por los costarricenses media milla abajo de los Raudales del Castillo, cuando la expedición de Lockridge. En esa oportunidad los costarricenses también prendieron fuego al *J. N. Scott*, pero la gente de Lockridge, logró apoderarse de él y extinguir el fuego. Lockridge se quedó con él hasta que lo llevó a Punta Arenas y me lo entregó, en marzo de 1857.⁵⁰ Allí estuvo en mi

⁵⁰ Lockridge le entregó ese vapor a Scott el 5 de marzo. Ver documento No. 4 de Scott, en el apéndice de esta obra.

poder desde entonces, hasta que el coronel Titus llegó de Nueva Orleans con sus reclutas en el *Texas* el 4 de febrero de 1857 y me lo quitó a la fuerza.⁵¹ Yo lo tenía en el dique. Ya antes había encallado en los Raudales de Machuca, pero al subir el nivel del río logró salir a flote y llegó a Punta Arenas con sólo una máquina. Estaba averiado y lo reparé. En él se fueron río arriba y se apoderaron de los Raudales del Castillo. Después regresó con el coronel Titus, el coronel Lockridge y sus tropas, pero explotó en el río San Juan, como una milla antes de llegar al Sarapiquí. Estalló la caldera y quedó completamente inservible.⁵² Yo había construido un vapor, el *Rescue*, usando el casco viejo del *Clayton*, después que los costarricenses se apoderaron de los vapores. El *Rescue* acompañaba al *J. N. Scott* en ese viaje y llevó a los sobrevivientes y heridos a Punta Arenas. A mí no me quedó el *Rescue*. Los marinos del barco de guerra inglés se lo entregaron a los costarricenses, o más bien impidieron que yo me apoderase de él. Los costarricenses se llevaron al *Rescue* a los Raudales del Castillo donde se hundió en marzo de 1857. La última noticia que tuve es que se

⁵¹ Aquí le falló la memoria a Scott. Titus no le quitó ese vapor, cuando llegó en el *Texas* el 4 de febrero. En esa ocasión Titus tomó el *Rescue*, que Scott había construido en Punta Arenas, y en él se dirigió a atacar el Castillo de la Inmaculada. En los raudales del Castillo Titus se apoderó del *Scott*, que estaba en manos de los costarricenses, pero no logró tomar la fortaleza.

⁵² La explosión del *Scott* ocurrió el 2 de abril, cuando Lockridge regresaba de los raudales del Castillo, habiendo también fracasado en su intento de tomar la fortaleza. Entre los filibusteros que andaban en esa expedición se encontraba Norvell Walker, hermano de William, quien poco después falleció en alta mar, el 26 de abril, cuando iba de regreso a los Estados Unidos en el vapor *Empire City*, a consecuencias de una fiebre que contrajo en el río San Juan (Noticia publicada por el *Republican Banner*, de Nashville, el 10 de mayo de 1857). El otro hermano de Walker, James, había fallecido en Masaya un año antes, el 15 de mayo de 1856, de "reumatismo inflamatorio", apenas tres semanas después de haber llegado a Nicaragua. (Noticia publicada por *El Nicaragüense* el 17 de mayo de 1856).



Explosión del vapor *J. N .Scott*, cerca del Sarapiquí.

encontraba allí lleno de agua. Yo comencé a construir el *Rescue* en el mes de enero de 1857, por órdenes de Mr. I. C. Harris, agente de Morgan & Son y yerno de Mr. Charles Morgan. Se lo entregué a Lockridge cuando hizo su expedición.

El *J. Ogden* se encontraba en poder de los costarricenses en el muelle arriba de los Raudales del Castillo cuando el coronel Anderson, del ejército nicaragüense, logró soltar sus amarras, se lo quitó a los costarricenses y lo llevó a Punta Arenas.⁵³ Allí quedó en mi poder hasta el verano de 1860, cuando se lo vendí a Hollenbeck y otros. Fue más o menos en septiembre de 1860, talvés uno o dos meses antes o después. Se lo llevaron costeadando a Bocas del Toro, donde se encontraba descompuesto cuando salí de Aspinwall.

El coronel Anderson le quitó el *C. Morgan* a los costarricenses y lo llevó a Punta Arenas. El cónsul americano en Greytown me lo entregó, antes de recibir instrucciones de su gobierno en Washington de que no tuviera nada más que ver con los vapores. Allí quedó en mi poder, hasta que se lo presté a Mr. D. B. Allen para ir a Granada, una vez que fue con un cargamento de oro. Mr. Allen no me lo devolvió, sino que lo dejó en el lago. El Gobierno de Nicaragua se apoderó del vapor. La última noticia que tuve, hace como un año, fue que se encontraba en el lago, cerca del fuerte San Carlos, con la chimenea y el maderaje desbaratándose y podridos.

El vapor *J. L. White* naufragó entre los Raudales del Castillo y los de Machuca, en la época en que yo era depositario para el Gobierno de Nicaragua. No se lo

⁵³ Eso fue cuando la segunda expedición de Walker a Nicaragua, a finales de 1857.

gró salvar, pero después rescaté la maquinaria y después la usé para construir el *Rescue*.

Los vapores *E. L. Hunt* y *H. L. Routh* se destruyeron cuando yo era depositario para el Gobierno de Nicaragua. Entonces llevamos las maquinarias a tierra y desbaratamos los cascos. Esos vapores eran de madera que se había podrido y ya no servían. Las maquinarias estuvieron en Punta Arenas hasta que se perdieron, cuando el mar destruyó las instalaciones de la compañía en la primavera de 1858.

Con eso he dado cuenta de todos los vapores del río. El vapor del lago *San Carlos* encalló en la costa, como a dos millas de La Virgen, y no se pudo salvar. Eso ocurrió después que los costarricenses se apoderaron de los vapores.

424-

- P — Por favor, continúe narrando la captura de los vapores del lago y el destino que tuvieron éstos.
- R — Como ya dije antes, los costarricenses se apoderaron del vapor *San Carlos* en el lago, cerca del fuerte San Carlos. Los costarricenses después lo usaron en el lago, entre Granada y La Virgen, para transportes del gobierno. Naufragó en 1857, pocos meses después de su captura. Fue una pérdida total. Encalló en la costa durante un fuerte ventarrón. La última noticia que tuve fue que estaba varado entre las rocas, completamente destruido. No salvaron ni la maquinaria; solamente le robaron unas cuantas piezas que pudieron desarmar. Cuando naufragó no hubo nadie que pudiera salvarlo. Pudieron haber siquiera rescatado la maquinaria, si se la hubieran quitado antes de que se desbaratara el casco. Cuando naufragó estaba en poder de los costarricenses o nicaragüenses. Fue después de

— 136 —

que se levantó el bloqueo del río San Juan, cuando ambos países lo tenían bajo una especie de acuerdo mutuo. El *San Carlos* nunca volvió a mi poder después que se apoderaron de él los costarricenses.

El vapor del lago *Central America*, como ya narré anteriormente, se hundió en la boca del río Sábalo poco después de la toma de Granada y nunca se recuperó. Ni siquiera la maquinaria se salvó. La última noticia que tuve fue que se encontraba allí hundido. Se hundió antes de que yo fuera nombrado depositario por el Gobierno de Nicaragua.

Como ya narré anteriormente, los costarricenses se apoderaron del vapor del lago *La Virgen* en los Raudales del Toro. En seguida lo usaron para transportar tropas y en asuntos del gobierno, hasta poco después del naufragio del vapor *San Carlos*. Después estuvo varado, con la caldera descompuesta. Luego fue reparado por los gobiernos de Costa Rica y Nicaragua, pero solamente hizo dos o tres viajes entre San Carlos y Granada, porque la caldera se rompió otra vez y el vapor se quedó descompuesto en el Gran Lago de Nicaragua, cerca de las Isletas de Granada. Esa fue la última noticia que tuve del vapor *La Virgen*.

425—

- P — Se hizo imposible en alguna ocasión el transporte de pasajeros o carga por el Istmo de Nicaragua? Si así fuere, cuándo fue eso?
- R — Se hizo imposible después que los costarricenses se apoderaron de los vapores el 24 de diciembre de 1856.

426—

- P — Qué circunstancias lo hicieron imposible?
- R — Los vapores se encontraban en poder de los costarricenses.

censes y éstos no permitían el transporte de pasajeros, por miedo a los *filibusteros*, como ellos los llamaban.

427—

P — Contaba usted entonces con los medios necesarios para transportar carga o pasajeros en el Istmo?

R — No señor.

428—

P — Si usted hubiera contado con los vapores necesarios para transportar pasajeros y carga a través del Istmo, existían en éste las condiciones adecuadas para efectuar el tránsito sin peligro para los pasajeros o la carga?

Se objeta la pregunta por pedir una opinión.

R — Aunque yo hubiera tenido los vapores no los hubiera podido usar, pues no me hubieran dejado hacerlo.

429—

P — Existía algún otro medio de transporte para cruzar el Istmo, fuera de los vapores que habían tomado los costarricenses?

R — No señor.

430—

P — Haga el favor de describir, en general, la región del Istmo.

R — El río se puede navegar en botes de remos, en caso que no haya vapores, pero no existe ningún camino en sus riberas. En general la región se compone de lomas y pantanos.

431—

P — Se puede cruzar el Istmo por tierra?

R — No señor.

— 138 —

432—

P — Qué distancia hay entre la costa del Atlántico y el fuerte San Carlos en el Gran Lago de Nicaragua?

R — Son noventa millas, siguiendo el curso del río. Dicen que en línea recta son sesenta millas.

433—

P — Cuál es la distancia, por el lago, entre La Virgen y el fuerte San Carlos?

R — Ochenta millas.

434—

P — Cuál es la distancia entre La Virgen y el Océano Pacífico?

R — Doce millas y media.

435—

P — Fue bloqueado alguna vez el río San Juan? Si así fue, dé la fecha y narre las circunstancias.

R — Hubo un bloqueo. Los costarricenses bloquearon el río San Juan, desde su desembocadura en Greytown hasta el fuerte San Carlos. El río se encontraba bloqueado en marzo de 1857, pero puede haberlo estado desde antes. Creo que el bloqueo duró como dos meses. Los costarricenses tenían en su poder el fuerte San Carlos, el fuerte del Castillo Viejo, en los Raudales del Castillo, y el fuerte Sarapiquí en la confluencia del Sarapiquí con el San Juan. En el río no había ningún otro fuerte. Al vapor *C. Morgan* lo armaron con cañones sobre la cubierta, en la proa, y en él surcaban con tropas continuamente el río. En esa forma hicieron efectivo el bloqueo. Este terminó cuando se arreglaron Costa Rica y Nicaragua, repartiéndose el botín que habían conseguido al capturar los vapores.

436—

- P — Cuándo terminó el bloqueo y cuál fue ese arreglo que usted mencionó?
- R — El arreglo fue, según tengo entendido, que Nicaragua se quedara con dos tercios y Costa Rica con un tercio de los vapores y demás objetos flotantes. No puedo suministrar una fecha más exacta de la que he indicado.

437—

- P — Diga el número de personas llamadas *emigrantes* que llegaron a Nicaragua en los vapores de la Compañía Accesoría del Tránsito antes que le revocaran su concesión a dicha compañía.
- R — El *Northern Light* fue el que más llevó. Recuerdo que llegaron emigrantes de Nueva York en tres ocasiones. Antes de eso casi todos llegaron de California. El vapor que precedió al *Northern Light* del 26 de diciembre de 1855, o sea el vapor del 5 de diciembre, me parece que llevó unos pocos individuos a Nicaragua. Creo que en total llegaron unos trescientos, de Nueva York, antes de que revocaran la concesión. El viaje del *Northern Light* del 26 de diciembre de 1855 fue el primer viaje en que usaron boletos especiales de emigrantes. Antes de eso no sé qué arreglos había. No podría decir si cada uno pagaba su pasaje o no, pero llegaban con pasajes ordinarios para Greytown.

438—

- P — De los trescientos que mencionó, cuántos se engancharon en el ejército nicaragüense?
- R — Entonces todos se engancharon, pues casi no hubo excepciones. Me refiero a antes de que revocaran la concesión.

— 140 —

439-

P — Como cuántos llegaron del lado del Pacífico antes de que revocaran la concesión?

R — Como trescientos.

440-

P — De los que llegaron por el lado del Pacífico, cuántos se incorporaron al ejército nicaragüense?

R — Todos.

441-

P — Cuántos de los llamados emigrantes, o reclutas, llegaron a Nicaragua de Nueva York, Nueva Orleans y San Francisco después que Morgan y Garrison establecieron la línea de vapores bajo la concesión de Randolph?

R — Deben haber sido más de doce mil.⁵⁴

442-

P — Con qué boletos llegaron esos pasajeros?

R — No podría describir las diversas clases de boletos, pues los cambiaron varias veces. Creo que para los primeros que llegaron hicieron una lista en las oficinas de la Compañía Accesorio del Tránsito, en Nueva York, y a cada uno le dieron un boleto para Nicaragua.

443-

P — Eran esos pasajeros los llamados emigrantes y eran sus boletos, boletos de emigrantes?

R — Sí señor.

⁵⁴ Esa cifra suministrada por Scott parece ser demasiado alta. Sin embargo, nunca se ha hecho un estudio bien documentado e imparcial sobre ese punto, y Scott tuvo ciertamente la oportunidad de averiguar cuántos fueron, por lo que es muy posible que lo que él dice esté correcto.

444—

- P — De esos doce mil o más, que usted ha mencionado, cuántos se enrolaron en el ejército de Nicaragua?
- R — Deben haber sido como once mil los que se enrolaron en el ejército.⁵⁵

445—

- P — Qué se hicieron los restantes?
- R — Se quedaron allí. Algunos regresaron a Nueva York, Nueva Orleans y California; otros murieron en el Istmo. La mayoría murió.

446—

- P — Recuerda usted la llegada de Lockridge y su gente? Si así fuere, indique la fecha de su llegada, lo más exacto que pueda, dé el nombre del vapor en que llegó y el puerto de origen de ese viaje.
- R — Llegó dos veces, la primera vez como recluta para el Gobierno de Nicaragua. No puedo precisar la fecha de la primera vez que llegó, pero entonces no me di cuenta que estuviera al mando de ningún destacamento. La segunda vez que llegó fue cuando auxilió a Henningsen, al terminar el sitio de Granada. Llegó de Nueva Orleans, pero era tejano.⁵⁶

⁵⁵ Ver comentario anterior.

⁵⁶ Lockridge llegó a Nicaragua, de Nueva Orleans, con más de 200 reclutas en el vapor *Tennessee*, el 3 de diciembre de 1856. El 8 de diciembre recibió su nombramiento de Teniente Coronel en el ejército de Walker, y a principios de 1857 estuvo al mando de las fuerzas en San Juan del Norte, fracasando en sus intentos de abrirse paso hacia Rivas. Ver *La Guerra en Nicaragua*, por William Walker, traducción de Fabio Carnevalini, Fondo de Promoción Cultural del Banco de América, Managua, 1975, páginas 200-201 y 212-218.

447—

P — Lockridge y su gente interfirieron en alguna forma con los vapores? Si así fuere, narre las circunstancias.

R — Ellos se apoderaban de los vapores siempre que deseaban usarlos.

448—

P — En nombre de quién operaba usted los vapores cuando Lockridge llegó con sus fuerzas?

R — Allí no había vapores en ese momento.

449—

P — Entonces, cómo es que los usaron?

R — Yo construí uno en Punta Arenas. Usé el casco viejo del *Clayton* y la maquinaria y caldera del *J. L. White*. Lo bautizamos *Rescue*.

450—

P — Ese era el único vapor que había en Punta Arenas cuando Lockridge llegó con su gente?

R — Sí señor.

2 de mayo de 1861. Continúa la declaración.

451—

P — Conoce usted a Hosea Birdsall?

R — Sí señor.

452—

P — Lo vio usted alguna vez en el Istmo? Si así fuere, diga dónde y cuándo, y narre lo que haya tenido lugar entre él y usted.

R — El llegó a Greytown y me fue a ver a Punta Arenas. Llegó en el *Orizaba*, como el 16 de abril de 1856. Me

— 143 —

presentó unas instrucciones de la Compañía Accesoría del Tránsito para que le entregara a él los vapores y demás bienes que habían pertenecido a la compañía. Me exigió que se los entregara, pero yo me negué a hacerlo mientras no se arreglara conmigo. A mí me hubiera encantado si hubiera podido desembarazarme de esos bienes.

453—

P — En representación de quién tenía usted esos bienes?

R — Del Gobierno de Nicaragua.

454—

P — Consiguió Birdsall algunos de los bienes?

R — No señor.

455—

P — Cuando el Gobierno de Nicaragua se apoderó de los bienes en febrero de 1856, contaba usted con los medios necesarios para continuar operando la ruta del tránsito?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — No señor.

456—

P — Hizo usted entonces algún esfuerzo para obtener los medios necesarios para operar los vapores? Si así fuere, indique cuáles fueron los esfuerzos que hizo.

R — Lo primero que hice fue arreglarme con los capitanes, ingenieros y empleados de la compañía, además de los leñadores en diversos puntos del lago, para que se esperaran por sus pagos hasta que yo recibiera instrucciones de Nueva York; lo cual todos accedieron a hacer.

Tres semanas más tarde todos estaban descontentos. El capitán Ware, el segundo oficial y toda la tripulación del vapor *Wheeler* lo abandonaron y lo dejaron sin tripulantes. Yo continué operando los demás vapores, pero cuando vi a Walker le expliqué que era necesario que me diera dinero para pagarle a la gente, pues de lo contrario me temía que todos se iban a ir. Walker me contestó que debía cobrar veinte dólares, por cada pasajero que llegara procedente de los Estados Unidos, en tránsito por Nicaragua, y dio las instrucciones pertinentes para que se exigiera el pago cada vez que llegara un vapor. Yo traté de cobrar por medio de mi agente, Mr. Mills, pero no logré recoger nada. Walker giró instrucciones al comandante de sus fuerzas en San Juan del Sur para que se encargara de exigir el pago de veinte dólares por cabeza. El cobro se exigió, pero no se recogió ni un solo centavo. La excusa era de que no llevaban dinero a bordo.

457—

- P — Cómo hizo finalmente usted para poder continuar operando?
- R — Después de un mes de retraso, Mr. Morgan envió sus vapores y el dinero necesario para sufragar los gastos del tránsito en el Istmo.

458—

- P — Hubiera podido usted continuar operando los vapores sin esa ayuda?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

- R — No señor; no hubiera podido.

— 145 —

459—

P — Cuánto tiempo permaneció en el Istmo, después de que lo nombraron representante de los señores Garrison y Morgan?

R — Como dos años.

460—

P — Después que los costarricenses se apoderaron de los vapores el 24 de diciembre de 1856, hubo alguna época durante su estadía en el Istmo en que fuera posible o factible transportar pasajeros o carga a través del Istmo?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — No señor, no la hubo.

461—

P — Durante el tiempo que usted permaneció en el Istmo, después de revocada la concesión de la Compañía Accesorio del Tránsito, hubo alguna época en que dicha compañía pudo haber transportado pasajeros o carga a través del Istmo, si los vapores del río y del lago hubieran estado bajo su control?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta y por pedir una opinión del testigo.

R — No señor, no la hubo.

462—

P — Puede usted indicar someramente los hechos y circunstancias que hacían imposible que la Compañía Accesorio del Tránsito pudiera transportar pasajeros o carga a través del Istmo, aunque hubiera tenido los vapores del río y lago bajo su control?

— 146 —

R — Una vez anulada la concesión, el Gobierno de Nicaragua no le hubiera permitido operar a la Compañía Accesorio del Tránsito. Ya para entonces le habían adjudicado la concesión a otros. Hubiera sido imposible operar la ruta del tránsito cuando ya le había sido adjudicada a otros.

463—

P — Existían algunas circunstancias en el país que no hacían factible, para cualquiera, el transporte de pasajeros y carga a través del Istmo?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta y por pedir opinión.

R — La guerra entre Nicaragua y Costa Rica produjo el bloqueo del río San Juan.

464—

P — Sabe usted por qué Morgan y Garrison descontinuaron operando los vapores?

R — Fue debido a que los costarricenses se apoderaron de todos los vapores.

465—

P — Fuera de la pérdida de los vapores, existían otros impedimentos a la operación del tránsito, debido a las condiciones políticas y civiles del país?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — La continua guerra en Nicaragua le hubiera impedido operar a cualquier compañía.

466—

P — Hubo en alguna ocasión algún daño al puerto de San

Juan del Norte? Si así fuere, diga cuándo fue, su causa y el resultado.

- R — El puerto de San Juan del Norte era muy parecido al de Sandy Hook. Se formó en la desembocadura del río San Juan, protegido del mar por una lengua de tierra, o banco de arena, cuya punta se llamaba Punta Arenas. En esa lengua de arena estaban ubicadas las instalaciones, bodegas y edificios de la Compañía Accesoria del Tránsito, como a una milla de la entrada del puerto. En febrero de 1858 Punta Arenas se comenzó a inundar por el lado del mar, el que rápidamente la fue cubriendo durante los siguientes dos meses.⁵⁷ Todas las instalaciones de la Compañía Accesoria del Tránsito, incluyendo el embarcadero y todos los edificios fueron arrastrados por las aguas. Yo desbaraté las casas de madera y junto con las herramientas las trasladé a un punto situado a una milla de distancia. El sitio que ocupaba el edificio principal de la compañía estaba cubierto por ocho pies de agua. El canal se obstruyó en la época en que el vapor *Washington* salió del puerto la última vez.⁵⁸ No puedo precisar la fecha exacta. La fragata americana *Sabine* zarpó como una semana antes de que se obstruyera el puerto. Este continuaba en las mismas condiciones la última vez que estuve allí y seguía igual la última vez que recibí noticias de San Juan. Desde entonces la profundidad del agua en el puerto varía entre nueve y once pies, según el río. Allí prácticamente no

⁵⁷ Eso sucedió en 1859, y no en 1858, como dice en la transcripción de la declaración de Scott. La historia de ese desastre está bien documentada en la correspondencia de los funcionarios ingleses y norteamericanos que entonces se encontraban en San Juan del Norte. Ver documento No. 26, en el apéndice de esta obra.

⁵⁸ El *Washington*, de 1640 toneladas, llegó a San Juan del Norte el 18 de noviembre de 1858 y el 12 de enero de 1859, siendo ése el último vapor que logró entrar a la bahía.

hay mareas. Nunca hay variaciones de más de dieciocho pulgadas entre la marea alta y la baja, debido a los vientos alisios y a los golfos, ensenadas y entradas en la costa. Yo abandoné Greytown el 2 de diciembre de 1858.⁵⁹ Después de la inundación el puerto quedó inaccesible para vapores como los que solía operar la Compañía Accesorio del Tránsito. Ya no llegaron, ni podían llegar, vapores grandes. Los bergantines y otras embarcaciones similares tenían que cargar fuera de la barra.

467—

P — Sabe usted quién envió el vapor *Washington* en la ocasión que usted mencionó?

R — No señor. Su agencia estaba en Greytown. Mr. Childs era el agente. Creo que el *Washington* estuvo dos veces allí.⁶⁰

468—

P — Cuál fue el último vapor que enviaron Morgan y Garrison, mientras operaron bajo la concesión de Randolph?

R — El vapor *Tennessee*, con el capitán Patterson.

469—

P — Ese vapor llevó algunos de los que generalmente se llaman filibusteros?

R — Había como ocho o diez de ellos a bordo.

470—

P — Llevó algunos de los que hemos llamado emigrantes, a Nicaragua?

⁵⁹ Léase 1859. Ver pregunta 19, donde Scott da la fecha correcta.

⁶⁰ El *Washington* fue enviado por Stebbings & White, quienes intentaban reanudar el tránsito, pero Nicaragua no se los permitió.

R — Esos son los mismos que yo llamo filibusteros. En total eran unos ocho o diez. Los ocho o diez que llamé filibusteros son los mismos que mencioné como emigrantes.

471—

P — Puede usted darnos la fecha en que el vapor *Tennessee* llegó a Punta Arenas en su último viaje?

R — Sí señor, llegó el 6 de abril de 1857.⁶¹ Ya la línea de Morgan y Garrison había cerrado sus operaciones en Nicaragua. En esa ocasión el *Tennessee* salió de Nueva York para Aspinwall y Punta Arenas, para llevarse a los filibusteros. Primero fue a Aspinwall y después llegó a Punta Arenas, de donde se llevó como cincuenta filibusteros para Nueva York, con escala en Key West. En ese viaje, el *Tennessee* no llevó a Punta Arenas ningún pasajero ni carga de Nueva York para California. Tampoco vi armas, ni municiones ni pertrechos de guerra.

472—

P — Qué vapor de Morgan y Garrison fue el último en llegar a Punta Arenas antes del viaje del *Tennessee* que mencionó en su última respuesta?

R — Ese mismo vapor, el *Tennessee*, salió de Nueva York el 24 de diciembre de 1856, para Punta Arenas. Se descompuso en el camino y tuvo que quedarse en Norfolk. Entonces transbordaron su carga y pasajeros al *James Adger*. Eso fue lo que me contaron. El *James Adger* llegó a Punta Arenas en enero de 1857. No puedo dar la fecha exacta de su arribo a Punta Arenas, pero recuerdo que no pudo desembarcar los pasajeros

⁶¹ La fecha correcta es el 2 de abril de 1857. Ver documento No. 24, en el apéndice de esta obra.

para que cruzaran el Istmo, por lo que inmediatamente zarpó con ellos para Aspinwall.⁶²

473—

P — Llevó el *James Adger* algunos de los llamados filibusteros, de Nueva York?

R — Sí señor.

474—

P — Cuántos?

R — Como cincuenta.

475—

P — Llevó armas, municiones o pertrechos de guerra?

R — Los filibusteros iban todos armados. Por esa fecha llegó un gran cargamento de armas, municiones y provisiones, como carne de res y cerdo, pero no estoy seguro si llegó en el *James Adger* o no.

476—

P — Quién envió esas armas, municiones y provisiones que mencionó? Narre todas las circunstancias.

R — No recuerdo quién las envió. En esa ocasión llegaron consignadas casi todas al coronel Titus, al coronel Anderson y al coronel Lockridge.

477—

P — Recibió usted esas armas, municiones y provisiones?

R — No señor. Las recibió Lockridge, quien se encontraba allí esperando reclutas.

⁶² Ver documentos No. 24 y 25, en el apéndice de esta obra.

478—

- P — Cuánto tiempo estuvo allí Lockridge esperando reclutas?
R — Entre dos y tres semanas.

479—

- P — Dónde vivía Lockridge cuando estuvo allí esperando reclutas?
R — En un alojamiento público situado arriba de la terminal de la compañía.

480—

- P — Recuerda usted cuando llegó a Punta Arenas el bergantín *George Hurlbut*? Si así fuere, diga cuándo llegó y describa su cargamento.
R — Recuerdo muy bien su llegada. Entró al puerto el 17 de diciembre de 1856.⁶³

481—

- P — A quién iba consignado el bergantín *George Hurlbut*?
R — A mí.

482—

- P — Indique en qué consistía su cargamento.
R — Llevó carbón para la compañía de Morgan y Garrison, que se llamaba la *Nicaragua Transportation Company*. Cuando Morgan y Garrison comenzaron a operar bajo la concesión de Randolph su compañía no tenía ningún nombre especial. Fue hasta después, co-

⁶³ En el registro de embarcaciones que llevó el Encargado de Negocios americano en San Juan del Norte, en 1856, no figura ningún *George Hurlbut*. Allí está anotada la barca *Governor Hubbard*, de 371 toneladas, que llegó de Nueva York el 18 de diciembre de 1856, con "Mercaderías para la Compañía del Tránsito." Ver preguntas 108 y siguientes.

mo un mes antes de que los costarricenses se apoderaron de los vapores, que generalmente se le comenzó a llamar la *Nicaragua Transportation Company*. El bergantín también llevó una cantidad de troncos y palos para obstruir el río Colorado, pues se trataba de atascar ese ramal para que el agua del Colorado se desviara por el San Juan y ayudara a remover los obstáculos de la barra en la desembocadura del San Juan. El bergantín también llevó armas, municiones, otros pertrechos militares y provisiones para las tropas, incluyendo fusiles, pistolas y cañones, entre los que iban varios obuses de montaña. Llevó un buen cargamento, lo suficiente para llenar uno de los vapores del río.

483--

- P — Quién le envió a usted esas armas, municiones, cañones, provisiones y demás pertrechos militares a bordo del *George Hurlbut*? De qué puerto llegó ese vapor?
- R — Llegó de Nueva York. El conocimiento de embarque era de Morgan & Son. Ellos lo enviaron. El carbón y la madera se la envió Morgan & Son a la Nicaragua Transportation Company.

484--

- P — Qué hizo usted con esas armas, municiones, cañones, provisiones y demás pertrechos militares?
- R — Todas esas cosas las cargué a bordo de uno de los vapores del río y se las envié al Gobierno de Nicaragua en Rivas. Las carqué en el *Wheeler* y de éste se transbordaron al *Scott*.
- 3 de mayo de 1861. Continúa la declaración.

— 153 —

485—

- P — El bergantín *George Hurlbut* llevó algunas armas, municiones o pertrechos militares para el general Henningsen?
- R — Sí señor; varios bultos que estaban supuestos a contener muestras de armas — rifles y otras armas. Esos bultos iban consignados a mi cargo.

486—

- P — Quién los consignó a su cargo?
- R — El bergantín fue consignado a mí por Morgan & Son, pero no podría decir quién consignó los bultos del general Henningsen.

487—

- P — Dónde se encontraba entonces el general Henningsen y qué hizo usted con los bultos que le llegaron para él en el *George Hurlbut*?
- R — Henningsen se encontraba en Granada, en el cuartel general del Gobierno de Nicaragua. Yo envié los bultos a Granada, a bordo de uno de los vapores del río.⁶⁴

488—

- P — Se encontraba entonces en Nicaragua Mr. Harris, el representante de Morgan & Son? Si así fuere, dónde se encontraba?
- R — Mr. Harris llegó como agente de Morgan & Son y estaba autorizado para manejar los negocios de la *Nicaragua Transportation Company*. Entonces se encontraba en Nicaragua, en Rivas.

⁶⁴ Henningsen abandonó Granada por última vez el 13 de diciembre de 1856.

- P — Llegaron al Istmo de Nicaragua, en barcos de vela, algunas armas, municiones o pertrechos militares, desde la época en que Walker arribó al país hasta que los costarricenses se apoderaron de los vapores? Si así fuere, narre los hechos.
- R — Sí señor. A Greytown llegó una goleta de Nueva Orleans con filibusteros, armas y municiones a bordo. Se llamaba la *Minnie Schaffer*. No sé quién la envió. En ella llegó un señor Bernard. Su cargamento iba consignado a mi cargo, para el Gobierno de Nicaragua. Yo lo puse a bordo de uno de los vapores del río y lo envié a Granada. No puedo precisar la fecha exacta, pero fue dentro del período especificado en la pregunta.⁶³

La goleta *Chase* llegó a Punta Arenas procedente de Nueva York con un cargamento completo de pertrechos militares y provisiones. Llegó al mando del capitán Thurston, quien era su dueño. También llevaba un piloto a bordo. En esa goleta llegaron dos filibusteros que después se enrolaron en el ejército. El capitán de la goleta *Chase* me pidió que enviara su cargamento por el río al Gobierno de Nicaragua. Así lo hice. Fue en la época en que le entregué los bienes a Morgan y Garrison. El Gobierno de Nicaragua le compró la goleta y su cargamento al capitán Thurston, pagándole parte en efectivo y el resto con un giro del gobierno

⁶³ Según el Registro del Encargado de Negocios, la *Minnie Schaffer*, de 193 toneladas, llegó de Nueva Orleans el 29 de mayo de 1856, con "mercadería", 175 reclutas y 20 familias. La lista de pasajeros se encuentra en el *Crescent* de Nueva Orleans del 9 de mayo, y da un total de 208 personas, incluyendo mujeres, niños y "sirvientes". La carga consistía en harina, carne de cerdo, tubos, brandy, vino clarete, jabón, candelas, cerveza, manteca, papas, jamón, whiskey, sal y carne de res, además de 13 cajas con armas, 5,500 cartuchos y otros artículos varios.

contra Morgan & Son de Nueva York. El giro que le entregaron al capitán Thurston iba firmado por el gobierno de Rivas. Después llegó a mis manos y yo se lo envié a Morgan & Son. El capitán Thurston falleció a bordo del vapor *La Virgen*, cuando se dirigía de Granada a La Virgen. A mí me entregaron sus efectos personales y entre sus papeles encontré ese giro. Era por un valor de doce mil y pico de dólares. No recuerdo ningún otro barco de vela que haya llegado a San Juan del Norte.⁶⁶

490—

- P — Fuera del *George Hurlbut*, hubo algún otro barco carbonero que llevara armas, municiones o pertrechos militares?
- R — No recuerdo ninguno fuera del *George Hurlbut*.

491—

- P — Llegó de San Francisco algún barco de vela con armas, municiones o pertrechos militares, durante el período que hemos indicado?
- R — Solamente recuerdo uno. Era un bergantín que llegó a San Juan del Sur en la época en que el capitán Davis, del barco de guerra americano *St. Mary's*, se lle-

⁶⁶ La goleta *Chase*, de 86 toneladas, llegó a San Juan del Norte el 13 de julio de 1856. Su dueño era Plummer W. Thurston, de Memphis, Tennessee, quien se dirigió a Granada en el vapor y vendió la goleta, con todo y carga, al gobierno de Walker. En pago recibió un giro suscrito por "William Walker, Presidente de Nicaragua," contra Charles Morgan, por \$12,400.00, además de \$195.00 en efectivo y \$116.08 en mercaderías. Mr. Thurston efectuó la venta el 16 de julio y esa misma tarde cayó enfermo en Granada, víctima del cólera. De todos modos tomó el vapor, rumbo a San Juan del Norte, pero el 17 en la mañana falleció a bordo de *La Virgen* y esa misma tarde fue enterrado en La Virgen. La goleta *Chase* se encontraba entre los bienes de la Compañía del Tránsito, en Punta Arenas, en febrero de 1858. Datos tomados del despacho No. 14 del encargado de negocios Cottrell, al Departamento de Estado, fechado en San Juan del Norte el 19 de julio de 1856. Ver también el documento de Scott No. 16, en el apéndice de esta obra

vó a Walker de San Juan del Sur. Esa goleta se quedó como a una milla de la costa.

492—

- P — Recuerda usted cuando el vapor *Pacific*, de la Compañía Accesoria del Tránsito, llegó a San Juan del Sur procedente de San Francisco en el mes de agosto de 1855?
- R — Sí lo recuerdo. Mi puesto era en Punta Arenas, pero yo tenía a mi cargo todos los vapores del río y del lago, y mi territorio se extendía hasta La Virgen y Granada. Yo no tuve a mi cargo el camino del tránsito, sino hasta que fui nombrado para ello por la Compañía Accesoria del Tránsito bajo la dirección del Comodoro Vanderbilt. Durante la guerra democrática de 1854 y las guerras de Costa Rica y Nicaragua en 1855 y 1856, yo con frecuencia viajé a La Virgen y Granada, y estuve en el camino del tránsito hasta un par de veces al mes.

493—

- P — Recuerda usted si en ese viaje el vapor *Pacific* llevó armas, municiones o filibusteros?
- R — No recuerdo.

494—

- P — Los vapores de la Compañía Accesoria del Tránsito llevaron a Nicaragua, procedentes de San Francisco, algunas armas, municiones y filibusteros en el año de 1855?
- R — Sí señor. Sí llevaron.

495—

- P — Diga usted con la mayor exactitud que pueda, cuándo comenzaron a llevar armas, municiones y filibusteros

— 157 —

al Istmo de Nicaragua, procedentes de San Francisco, los vapores de la Compañía Accesoria del Tránsito. Narre todas las circunstancias que usted conozca.

- R — Comenzaron alrededor del 1 de septiembre de 1855. Los reclutas, armas y municiones comenzaron a llegar a Nicaragua alrededor de esa fecha. No recuerdo detalles. Siguieron llegando en todos los vapores mientras continuó operando la compañía. En varias ocasiones yo estuve en San Juan del Sur cuando llegó el vapor de San Francisco. Recuerdo la llegada del *Uncle Sam* y del *Cortés*. Tanto el *Uncle Sam* como el *Cortés* llevaron filibusteros a bordo, todos armados y equipados. No conservo apunte sobre el número de filibusteros que llegaron en esos vapores.

496—

- P — Llevaron esos vapores algunas armas, municiones o pertrechos militares?

R — Sí señor.

497—

- P — Haga el favor de describirlos con todos los detalles que pueda.

R — Todos los hombres iban armados de fusiles y pistolas, y generalmente llevaban unas cuantas cajas de municiones y provisiones. No había artillería, con excepción de un cañón que tomaron del *Uncle Sam*. Ese cañón del *Uncle Sam* se lo llevaron a La Virgen. Yo lo vi en La Virgen. A La Virgen llegaron entre un centenar y ciento cincuenta filibusteros esa vez que llevaron el cañón.⁶⁷

⁶⁷ Ese cañón del *Uncle Sam* fue el que llevó French a La Virgen el 17 de octubre de 1855. Ver preguntas 122 y siguientes. El cañón se menciona en la 133.

498—

P — Vio usted cuando los filibusteros que llegaron de San Francisco, en alguno de los vapores de la Compañía Accesoria del Tránsito, formaban filas o eran enrolados en el ejército?

R — Sí señor.

499—

P — Haga el favor de indicar la fecha, el lugar y las circunstancias.

R — En dos o tres ocasiones -- allí estaban Parker H. French y el coronel Fry. No recuerdo en qué vapor llegaron. Fue poco después del 14 de octubre de 1855.

500—

P — Vio usted después a algunos de esos filibusteros en La Virgen o en Granada?

R — Sí señor; en varias ocasiones.

501—

P — Vio usted a alguno de ellos en Granada, cuando se firmó el tratado de paz entre los ejércitos del general Walker y del general Corral?

R — Sí señor.

502—

P — En qué vapor de San Francisco llegaron algunas de las tropas que acompañaron al coronel Schlessinger cuando invadió Costa Rica?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta y suponer hechos.

R — No puedo precisar en qué vapor. En el ejército del coronel Schlessinger iban algunos californianos.

— 159 —

503—

- P — De dónde llegó el coronel Schlessinger, de Nueva York o de San Francisco?
- R — De Nueva York. Llegó en el *Northern Light* que salió de Nueva York el 26 de diciembre de 1855.

504—

- P — Los vapores de la Compañía Accesoria del Tránsito llevaron al Istmo de Nicaragua, procedentes de Nueva York y Nueva Orleans, algunos filibusteros, armas, municiones o pertrechos de guerra, antes de ese viaje del *Northern Light* del 26 de diciembre de 1855?
- R — Sí señor.

505—

- P — Indique las ocasiones.
- R — El vapor *Daniel Webster* llegó a Punta Arenas, procedente de Nueva Orleans, en diciembre de 1855. Solamente recuerdo que algunos individuos llegaron de Nueva Orleans antes de que yo saliera de Punta Arenas para Nueva York en el *Northern Light*. No recuerdo cuántos, pero fueron algunos. Todos iban armados.

506—

- P — Qué otros vapores de la Compañía Accesoria del Tránsito llevaron filibusteros, armas, municiones o pertrechos militares de Nueva Orleans, antes del mes de enero de 1856?
- R — Todos los que hacían la travesía llevaban armas, municiones y soldados.

507—

- P — Cuándo fue la primera vez que usted recuerda haber

—160—

visto filibusteros en el Istmo, de los que llegaron en los vapores de la Compañía Accesoría del Tránsito?

- R — Ya había algunos cuando llegó el Ministro Americano, el coronel Wheeler. El coronel Hornsby, el capitán DeBrissot y varios compañeros más se encontraban allí cuando llegó el señor Wheeler.⁶⁸

508—

- P — Los vapores de la Compañía Accesoría del Tránsito procedentes de Nueva York llevaron al Istmo de Nicaragua filibusteros, armas, municiones o pertrechos militares, antes del viaje del *Northern Light* del 26 de diciembre de 1855?
- R — No recuerdo lo que llevó el vapor anterior al *Northern Light*. Creo que fue el *Star of the West*. Algunos filibusteros, armas y municiones llegaron en los vapores, antes de que yo saliera para Nueva York en el *Northern Light*, pero no recuerdo los detalles.

509—

- P — Recuerda usted a algún filibustero en particular, que haya llegado de Nueva York al Istmo de Nicaragua en uno de los vapores de la Compañía Accesoría del Tránsito, antes de que usted saliera del Istmo en el mes de diciembre de 1855?
- R — No recuerdo ningún nombre.

⁶⁸ El ministro americano Wheeler llegó a San Juan del Norte el 20 de diciembre de 1854. Los filibusteros que menciona Scott llegaron en enero del 55, procedentes de Nueva Orleans, y se le unieron a la comitiva del Ministro cuando éste visitó Granada a fines de enero. Allí firmó Fisher un contrato con Jerez para enrolar americanos en el ejército democrático. Después, DeBrissot tuvo suerte de escapar con vida, cuando fracasó su plan de apoderarse del Castillo de la Inmaculada en el río San Juan, en nombre de los democráticos. Tanto ellos como Hornsby fueron después miembros prominentes del ejército de Walker.

510-

P — Cuándo llegaron a Nicaragua el coronel Kinney y su gente?

R — No recuerdo la fecha.⁶⁹

511-

P — De dónde llegaron?

R — De Nueva York.

512-

P — En qué vapor?

R — Llegaron en un barco de vela.

513-

P — Cuándo llegaron el coronel Titus y su gente a Nicaragua?

R — Alrededor del 1 de enero de 1857.⁷⁰

514-

P — De dónde llegaron? Si llegaron en vapor, diga cuál fue.

R — Llegaron de Nueva Orleans en el vapor *Texas*. Arribaron a Punta Arenas el 20 de marzo de 1857. Con el coronel Titus llegaron ciento cincuenta filibusteros.

515-

P — Ahora examine los documentos que se le muestran e indique de quién, dónde y cuándo los recibió.

⁶⁹ Kinney llegó a San Juan del Norte, en la barca *Huntress*, el 18 de julio de 1855. Después Kinney intentó de nuevo su empresa, y llegó en el *Osprey* en la primavera del 58, pero pronto fue echado de allí por los sanjuaneros, ayudados por los ingleses.

Titus llegó a San Juan del Norte en el *Texas*, procedente de Nueva Orleans, en 4 de febrero de 1857.

R. — Yo recibí unas resoluciones de la Compañía Accesoría del Tránsito. Llegaron a mis manos en Punta Arenas en febrero de 1856. Esas resoluciones son las que se identifican como los documentos No. 1 y No. 2 de Scott y se adjuntan a este expediente. La carta del 22 de diciembre de 1855 me la entregó Mr. Lord, o Mr. Lea, en las oficinas de la Compañía Accesoría del Tránsito en Nueva York; me la entregó más o menos en esa fecha. Esa carta se identifica como el documento No. 3 de Scott y también se adjunta al expediente.⁷¹ Se hace constar que los certificados anexos a las resoluciones y las firmas de las mismas fueron escritos de su puño y letra por el Secretario de la Compañía del Tránsito, Mr. Isaac C. Lea, y que la carta del 22 de diciembre de 1855, firmada por el Presidente de la compañía, Mr. Thomas Lord, fue escrita de puño y letra por Mr. Lord, quien era entonces el Presidente de la Compañía Accesoría del Tránsito.

516—

P — En la época en que usted fue nombrado depositario de los bienes, debía la Compañía Accesoría del Tránsito algún dinero en Nicaragua, fuera de la deuda que pretendía el Gobierno de Nicaragua?

R — Debía los gastos del mes de febrero de 1856. Los vapores fueron embargados el 18 y la compañía debía por los gastos de febrero hasta esa fecha. Además existían tres contratos de leña por cancelar. Eran contratos para suministrar leña a los vapores. De esos contratos de leña se debían como cuatro mil dólares. Que yo sepa, esas eran todas las deudas en el Istmo. A mí me debían algo, pero yo consideraba que me lo debían en Nueva York.

⁷¹ Ver documentos No. 1 y 2 de Scott, en el apéndice de esta obra.

517—

P — Cuánto le debía a usted la compañía?

R — Yo tenía un pagaré de seis mil dólares y dos bonos de la compañía, de mil dólares cada uno. Los dos bonos de mil dólares eran parte de una hipoteca de ciento veinte mil dólares sobre los vapores *Northern Light* y *Star of the West*. Tanto el pagaré de seis mil dólares, como los dos bonos de mil, estaban en poder de mi hija en Nueva York.

518—

P — Ya se habían pagado los salarios de enero de 1856 a los tripulantes de los vapores y demás empleados de la compañía en el Istmo?

R — Yo no recuerdo, pero eso está anotado en mi contabilidad. Yo solía enviar las cuentas mensualmente a la compañía y retiraba fondos cada vez y cuando, cuando lograba vender giros. Como yo salí de Punta Arenas en diciembre, es posible que no se hubiera pagado el mes de enero, pues no podían vender giros en mi ausencia, pero no recuerdo.

519—

P — Pagó usted, tarde o temprano, los salarios de los tripulantes de los vapores y demás empleados correspondientes al mes de enero de 1856?

R — Sí señor. Los pagué.

520—

P — Cuándo?

R — No recuerdo cuándo.

521—

P — Se debían esos salarios, por no haber sido pagados

cuando usted se hizo cargo como depositario de los bienes?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — Se debían, porque no habían sido pagados.

522—

P — Los pagó usted después de haber sido nombrado depositario, pero antes de que Morgan y Garrison le suministraran el dinero?

R — No señor. No le pagué a nadie antes de eso.

523—

P — Exceptuando lo que usted mencionó para el carbón del vapor *Uncle Sam*, libró usted algún giro contra la Compañía Accesorio del Tránsito después que el Gobierno de Nicaragua se apoderó de los bienes?

R — Sí señor.

524—

P — Qué giros? Y a cuenta de qué deuda?

R — Por dinero en efectivo que me dio el general Goicouría. Fue por cuatro mil y pico de dólares que me dejó el general Goicouría cuando llegó de Nueva Orleans. Eso fue después del embargo de los bienes. Ese dinero me lo dejó el general Goicouría para pagar el transporte de un cargamento que esperaba de Nueva York en el vapor *Osprey* o en un barco de vela.

525—

P — En qué consistía ese cargamento?

R — Yo no vi lo que era, pero supe que consistía en armas y municiones. Eso me lo informó el general Walker.

526—

P — Llegó ese cargamento?

R — No; nunca llegó. El vapor *Osprey* se incendió en Jamaica, cuando iba en camino.

527—

P — Le entregó usted el giro al general Goicouría cuando él le entregó a usted el dinero, o después?

R — Se lo dí después, cuando supimos lo del naufragio del *Osprey*.

528—

P — Qué hizo usted con el efectivo que recibió del general Goicouría, por cuya cantidad usted después le dio a él el giro?

R — Con ese dinero pagué algunas deudas de la Compañía Accesoría del Tránsito.

529—

P — Qué deudas pagó?

R — Deudas por salarios y otros rubros. Eso aparece en mi contabilidad. Con una parte me pagué a mí mismo.

530—

P — A qué período pertenecían esos salarios?

R — No puedo precisar a qué período correspondían esos salarios. No recuerdo cuánto me pagué a mí mismo. A mí probablemente se me debía desde el 20 de diciembre de 1855, que fue cuando me pagaron en Nueva York; o sea casi dos meses de sueldo, a razón de diez mil dólares al año. Creo que me pagué esos dos meses de sueldo, pero no estoy seguro si me pagué los dos meses completos con el dinero de Goicou-

ría, aunque sí estoy seguro que me pagué por lo menos una parte. Me parece que parte de ese dinero lo pagué a cuenta de los contratos de leña.

531—

P — Aplicó usted parte de ese dinero para abonarse al pagaré de seis mil dólares o a cualquiera de los dos bonos de mil dólares cada uno?

R — No señor.

532—

P — Cómo y cuándo se contrajo esa deuda de seis mil dólares?

R — Yo le presté esos seis mil dólares a la Compañía Accesoría del Tránsito cuando la compañía compró el vapor *La Virgen*. Eso fue en el otoño de 1854. Yo le sugerí a Mr. Morgan y a toda la junta directiva (creo que prácticamente todos estaban presentes) que se necesitaba otro vapor en el lago. Me contestaron que no tenían dinero. Yo les repliqué que podría comprar un vapor al crédito, pagando una prima de doce mil dólares. Me repitieron que no tenían dinero, pero que si yo podía comprar un vapor en esa forma, ellos con gusto aceptarían el préstamo. El vapor costaba entre treinta y cuatro y treinta y cinco mil dólares. Me autorizaron para que lo comprara. Cuando regresé de Wilmington, Delaware, donde fue construido el vapor, me dijeron que ellos podían conseguir seis mil dólares si yo les prestaba los otros seis mil para completar la prima. Me dieron un pagaré por los seis mil dólares que les presté y se pagó la prima de doce mil dólares. Para el resto del valor, la compañía suscribió pagarés cuyo vencimiento creo que era a los tres, seis y nueve meses.

— 167 —

533—

- P — Por cuánto tiempo les prestó usted esos seis mil dólares? A qué tasa de interés y con qué garantía, si es que le dieron alguna garantía?
- R — Yo no tuve ninguna garantía, aunque ellos me ofrecieron pignorar el vapor para garantizarme. Les hice el préstamo por un año, al siete por ciento de interés, pagadero cada semestre.

534—

- P — Cuánto de ese pagaré se encontraba vencido cuando el Gobierno de Nicaragua se apoderó de los bienes?
- R — Se habían pagado seis meses de intereses. Eso es todo.

535—

- P — Le había usted solicitado a la compañía la cancelación de ese pagaré? Si así fuere, cuándo lo solicitó y con qué resultado?
- R — Personalmente les pedí que me lo pagaran cuando estuve en Nueva York en diciembre de 1855. Me contestaron que no podían hacerlo porque no tenían dinero. Después lo solicité de nuevo por medio de Mr. Birdsall, quien entonces era mi apoderado. Mr. Birdsall me reportó que le habían dicho que cuando llegara Mr. Vanderbilt iban a tener dinero para pagarme.

536—

- P — Después de que el Gobierno de Nicaragua se apoderó de los bienes, libró usted algún giro contra la compañía de Nueva York por salarios devengados antes del embargo? Si así fuere, indique las ocasiones y narre las circunstancias.

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

— 168 —

R — Libré un giro a favor del general Goicouría, como ya indiqué anteriormente.

537—

P — No libró usted un giro de \$600 contra la compañía, a favor de la señora Mary Wise, alrededor del 18 de febrero de 1856?

R — Sí señor.

538—

P — Por qué deuda, si es que la había, fue que usted le entregó ese giro a la señora Wise?

R — Fué en pago de salarios que hasta esa fecha se le debían a su hijo. El era el ingeniero en jefe del vapor *La Virgen* en el Gran Lago de Nicaragua.

539—

P — Libró usted otros giros de esa índole?

R — No que lo recuerde. En el litoral del Pacífico libré un giro con el capitán Baldwin por cinco o seis mil dólares, para pagar el carbón del vapor *Uncle Sam*. Ese giro fue librado contra C. Vanderbilt.

7 de mayo de 1861. Continúa la declaración.

540—

P — Estaba usted autorizado por C. Vanderbilt para librar ese giro por cinco o seis mil dólares que mencionó en su última respuesta?

R — No señor.

541—

P — Por qué no libró ese giro contra la Compañía Accesoría del Tránsito?

R — Porque el capitán Wilson no aceptaba giros de la compañía.

542—

P — Le ofreció usted entregarle un giro de la compañía por esa suma?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — No señor.

543—

P — Narre las circunstancias en que entregó ese giro contra C. Vanderbilt.

R — Mr. Fretz era la única persona que había allí que podía conseguir el dinero.⁷² Su crédito era bueno. Como garantía de esa suma, Mr. Fretz exigió un giro contra Mr. Vanderbilt, firmado por el capitán Baldwin y por mí.

544—

P — Qué garantía exigió o se le dió a Mr. Fretz de que Mr. Vanderbilt aceptaría el giro?

R — Sí señor. Una garantía sobre el casco del vapor *Uncle Sam*.

545—

P — De qué crédito gozaba la Compañía Accesoría del Tránsito en el Istmo de Nicaragua en esa época?

R — Nadie aceptaba sus giros.

⁷² Mr. Fretz, de la firma de banqueros de Garrison, Morgan, Fretz y Ralston, de San Francisco. Ver también las preguntas No. 613 y siguientes.

546—

- P — Cómo conseguía usted el efectivo necesario para operar el negocio de la Compañía Accesoría del Tránsito en el Istmo?
- R — Vendiendo giros de la compañía contra Nueva York. Los vendía en La Virgen, Granada y Greytown. Esos giros a que me refiero, yo los libraba en mi calidad de agente de la compañía y generalmente los hacía contra Isaac C. Lea, el Secretario de la compañía en Nueva York.

547—

- P — Cuándo se hundió tanto el crédito de la compañía en el Istmo, que se le hizo a usted imposible negociar sus giros?
- R — En cuanto embargaron los vapores. Hasta entonces yo siempre pude vender libremente los giros de la compañía, en cantidades suficientes para sufragar los gastos en el Istmo.

548—

- P — A cuánto ascendían los gastos mensuales de la compañía en el Istmo a finales de 1855 y comienzos de 1856?
- R — Entre veinte y veinticinco mil dólares mensuales.

549—

- P — Refrészese la memoria, examinando las cuentas de su agencia en el Istmo, y diga si los salarios de las tripulaciones de los vapores y demás empleados de la compañía, correspondientes a los meses de noviembre y diciembre de 1855 y enero de 1856 fueron pagados antes de que el gobierno de Rivas-Walker se apoderara de los bienes?

— 171 —

R — Yo salí del Istmo a principios de diciembre de 1855 sin pagar los salarios correspondientes al mes de diciembre. Nosotros acostumbrábamos pagar a principios de cada mes lo del mes anterior, y entregábamos pagarés para mientras se recogía efectivo por medio de la venta de giros. Durante mi ausencia del Istmo nadie quedó autorizado para librar giros. Los salarios del mes de noviembre se deben haber pagado. No estoy seguro, pero me parece que se habían pagado los del mes de noviembre, pero no los de diciembre de 1855 ni los de enero de 1856.

550—

P — Cuáles de las cosas y bienes que pertenecieron a la Compañía Accesoria del Tránsito se salvaron en Punta Arenas, cuando ésta fue destruida por la inundación del mar que usted narró anteriormente?

R — Solamente lo que se logró salvar de las casas, del taller y de las máquinas. También el vapor *J. Ogden*. No quedó nada más.

551—

P — Qué hizo usted con esas cosas?

R — Yo trasladé las cosas y la maquinaria que salvamos a un lugar situado como a una milla de distancia, conforme ya narré anteriormente. Después le vendí el vapor a J. E. Hollenbeck por la suma de quinientos dólares y él se lo llevó, conforme narré anteriormente. Entonces fleté un bergantín y le envié todas las cosas que salvé, las que pude trasladar, a un socio mío en Nueva York. Este los vendió por mi cuenta. Me produjeron alrededor de mil cincuenta dólares y yo pagué mil dólares por el flete. No logré sacar nada más que valiera la pena. No pude sacar las calderas que esta-

— 172 —

ban allí. Cuando me fui, allí quedaron en la costa de Punta Arenas. No las vendí ni hice nada con ellas. Allí nadie las podía usar, y por lo tanto no tenían ningún valor.⁷³

552—

P — Se dio usted cuenta, durante su estadía en el Istmo, de cuáles eran los sentimientos y la opinión que el pueblo y las autoridades de Nicaragua albergaban hacia la Compañía Accesoría del Tránsito? Si así fuere, indique cómo obtuvo su información y diga cómo andaban las cosas en Nicaragua a ese respecto.

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — Sí señor. Me dí cuenta de sus sentimientos por mis relaciones comerciales con ellos y porque visité todos los lugares del país alrededor del lago y del río. Los sentimientos del gobierno y sus funcionarios eran hostiles a la compañía. Todas las personas de la clase social alta estaban en contra de la compañía.

553—

P — Ese estado de cosas cambió o permaneció igual durante el tiempo que usted estuvo en el país?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — Continuó igual mientras yo estuve en el país.

554—

P — Basado en sus conocimientos de los sentimientos del pueblo y las autoridades de Nicaragua, haga el favor de decir si a la Compañía Accesoría del Tránsito le

⁷³ Ver también las preguntas 968-978 y 1053-1054.

hubiera sido posible continuar operando, transportando pasajeros o carga por el Istmo, en cualquier época después del embargo de los bienes?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — La Compañía Accesorio del Tránsito no hubiera podido operar allí.

555—

P — Alguna vez se ha dedicado usted a la construcción de vapores?

R — Sí señor.

556—

P — Dónde?

R — En Nueva York.

557—

P — Conoce usted los vapores *Uncle Sam*, *Cortés*, *Pacific* y *Brother Jonathan*?

R — Sí señor. Yo los vi construir. A todos los vi cuando estaban en el astillero y también los vi en San Juan del Sur.

558—

P — Existía algún mercado para la venta de vapores en el litoral del Pacífico en la primavera de 1856?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — No señor.

559—

P — En qué condiciones se encontraba el vapor *Cortés* cuando dejó de navegar en la primavera de 1856?

R — Estaba bastante mal.

560—

P — Cuál era su valor real en esa época?

R — Yo ya les entregué a usted una lista con los valores de los vapores. Allí le puse al *Cortés* setenta y cinco mil dólares.

561—

P — Diga cuál era el valor real del *Cortés* en el mes de enero de 1856.

R — Setenta y cinco mil dólares.

562—

P — Cuál era el valor real del vapor *Pacific* en esa época?

R — Cincuenta mil dólares.

563—

P — Cuál era el valor real del vapor *Brother Jonathan* en esa época?

R — Treinta mil dólares.

564—

P — Cuál era, a su juicio, el valor real del vapor *Uncle Sam* en esa época?

R — Cien mil dólares.

565—

P — En qué condiciones se encontraba el *Brother Jonathan* en esa época?

R — Su casco y calderas estaban en muy mal estado.

566—

P — En qué condiciones se encontraba el *Pacific* en esa época?

— 175 —

R — El casco y las calderas del *Pacific* no servían. El tiempo que había navegado era suficiente para dejarlo en mal estado.

567—

P — En qué condiciones estaba el *Uncle Sam*?

R — El casco del *Uncle Sam* estaba en mal estado y se necesitaba recubrirlo de cobre. Sus calderas no servían.

568—

P — Indique si a su juicio se hubieran podido encontrar compradores para esos barcos a los precios que usted ha dado.

R — Es posible que se hubieran encontrado compradores si se hubieran puesto a la venta de uno en uno.

569—

P — Examine el documento que se le muestra y diga cuándo llegó a su poder.

R — Llegó a mis manos cuando tomé posesión del vapor *J. N. Scott*. La firma de S. A. Lockridge, representante de los emigrantes, etc., es auténtica. El cuerpo del documento fue escrito de puño y letra por mi empleado William H. Mills, exceptuando las palabras "bajo los cañones costarricenses." Esas palabras se las agregó el capitán Lockridge cuando firmó el documento. Lo firmó en mi presencia, y en la de Mills y mi hijo, quienes suscribieron sus nombres como testigos. El documento se identifica como el No. 4 de Scott y se adjunta a este expediente.⁷⁴

8 de mayo de 1861. REPREGUNTAS.

⁷⁴ Ver documento No. 4 de Scott, en el apéndice de esta obra.

Repreguntas que le hace al testigo el abogado acusador.

570—

P — Nadie ofreció pagar el pasaje de la gente de Walker por su transporte en el vapor del lago cuando Hornsby subió a bordo en octubre de 1855?

R — Nadie, señor.

571—

P — Nadie ofreció pagarlo nunca?

R — El general Walker me dijo que se le iba a cobrar al gobierno por todos los servicios prestados y que éste los iba a cancelar con una remuneración satisfactoria.

572—

P — Dónde y cuándo le dijo eso?

R — A bordo de *La Virgen*, cuando se apoderó del vapor y nos dirigíamos a Granada.

573—

P — Cómo pudo haber dicho eso el general Walker a bordo del vapor si él no se encontraba allí?

R — El se encontraba allí, señor, a bordo del vapor cuando íbamos rumbo a Granada.

574—

P — Cuál era el propósito de su viaje, de usted, a Granada, en esa ocasión?

R — Por una parte, yo tenía que impartir algunas instrucciones en La Virgen, y por otra parte, tenía que llevar carga de Punta Arenas a Granada.

575-

P — Qué carga era esa?

R — Mercancías para los comerciantes granadinos.

576-

P — Qué cantidad llevaba en ese viaje?

R — La cantidad generalmente oscilaba entre cien y doscientos dólares, entre carga y pasajes.

577-

P — Diga la cantidad de carga que llevaba a Granada en ese viaje.

R — Esa cantidad la tendría que dar en cajas y paquetes, los que no podría enumerar.

578-

P — Llevaba usted poca o mucha carga en ese viaje? A quién iba dirigida? Logró entregarla?

R — Llevaba poca. La única carga que recuerdo iba dirigida al señor Ramón Rivas. Eran cajas con artículos de consumo doméstico, géneros, etc.

579-

P — Cuántas cajas eran?

R — No más de diez.

580-

P — Fueron entregadas?

R — Sí señor.⁷⁵

⁷⁵ Ver fecha 14 de octubre en el cuaderno de bitácora del vapor *La Virgen*, que es el documento No. 22 en el apéndice de esta obra.

581—

P — Llevó armas o municiones en ese viaje a Granada?

R — Solamente las que teníamos a bordo.

Se repite la pregunta.

R — Depende de si usted se refiere a la carga.

Se repite la pregunta.

R — Sí llevamos. Walker llevaba armas y municiones.

582—

P — Fuera de esas, llevaba usted armas y municiones como carga de Punta Arenas a Granada?

R — No señor.

583—

P — Llevaba algún pasajero de Punta Arenas? Si así fuere, a quién llevaba?

R — Ramón Rivas era el único pasajero, exceptuando a un funcionario del gobierno, que era el Administrador de Correos y le llamaban *Correo del Gobierno*.

584—

P — Tenía usted algún otro motivo al hacer ese viaje, además de llevar a Granada la carga que mencionó? Si así fuere, cuál era ese motivo?

R — Sí señor. Debía atender el comienzo de la construcción del muelle en La Virgen.

585—

P — Qué distancia hay entre La Virgen y Granada? Cuánto costaba el transporte de la carga?

R — Son sesenta millas de La Virgen a Granada. El transporte de la carga costaba dos centavos libra. La carga

— 179 —

era muy poca en esa ocasión, porque yo iba expresamente en asuntos de la compañía y no para llevar carga. Creo que por el transporte de esa carga se cobró como cincuenta dólares.

586—

P — Aparece en sus cuentas de la compañía la cantidad de carga que usted llevó en ese viaje a Granada?

R — Sí señor, debe aparecer en la columna del haber de las cuentas corrientes.

587—

P — *Cuál era el calado y el tonelaje en lastre de los vapores San Carlos y La Virgen?*

R — Ambos calaban como cinco pies vacíos y ocho pies cargados. No recuerdo las toneladas, pero el *San Carlos* era como de ochocientas y *La Virgen* como de quinientas. El *San Carlos* medía doscientos pies de eslora, veintiocho de manga y ocho pies de cala. *La Virgen* ciento cincuenta de eslora, veintitrés de manga y siete pies de cala.

588—

P — Usted afirmó en su declaración que los soldados de Walker lo habían amenazado con volarle la tapa de los sesos si no hacía algo. Quién, dónde y cuándo le dijo eso a usted? Dé todos los detalles.

R — En varias ocasiones fui amenazado de ese modo.

589—

P — Recuerda usted la ocasión que mencionó en su declaración?

R — No recuerdo cuál fue el motivo que originó esa amenaza.

Se le lee al testigo esa parte de su declaración.

590—

- P — Diga quién, dónde y cuándo le dijo eso a usted. Dé todos los detalles y repita, palabra por palabra, lo que le dijeron.
- R — No podría decir quién me lo dijo. Fue un oficial que hacía cumplir las órdenes dadas por el coronel Hornsby. El coronel Hornsby subió a bordo y después que se apoderó del vapor dejó éste al mando de un oficial y él regresó a tierra. Yo le impartí algunas instrucciones al capitán del vapor, diciéndole que mantuviera las calderas encendidas a fuego lento y que no se moviera de allí hasta que yo regresara de mi visita a tierra. El oficial me llamó y me exigió que apagara las calderas, conforme había ordenado el general Hornsby, pues de lo contrario me volaría la tapa de los sesos.

591—

- P — Indique todas las ocasiones en que los vapores de la compañía fueron tomados por los comandantes de las fuerzas de Walker, según usted narró en su declaración. Mencione cada caso por separado, dando fechas.
- R — No recuerdo los días, fechas ni circunstancias. Tendría que valerme de los libros.

592—

- P — No puede usted contestar en otra forma esta pregunta?
- R — No señor.

593—

- P — A qué libros se refiere usted?
- R — A los libros de la Compañía Accesorio del Tránsito y a los de Morgan y Garrison, aquí en Nueva York.

594—

- P — Le reportó usted a la compañía en Nueva York, y a

— 181 —

Morgan y Garrison, cada vez que tomaban los vapores en esa forma?

- R — Sí señor. Se los reporté. A menos que mi empleado, Mr. Hutchinson, haya omitido hacerlo sin que yo me haya dado cuenta. El después fue recomendado por la compañía y también por Mr. Morgan. Era un empleado meticoloso y fiel.

595--

P — Narre todo lo que conversaron usted y el general Walker en Granada, cuando él le pidió a usted que fuera el depositario de los bienes. Repita toda la conversación con la mayor exactitud que le permita su memoria.

R — Yo le pregunté al general Walker qué pretendía lograr al apoderarse de los vapores y por qué motivo lo había hecho. Me contestó que la Compañía Accesorio del Tránsito le debía al gobierno una gran cantidad de dinero y que él había embargado los vapores para obligarlos a buscar un arreglo. Que deseaba que yo aceptara ser depositario para mientras recibía noticias de Nueva York. Que creía que muy pronto se terminaría el asunto, pues se llegaría a un arreglo. Esa fue, más o menos, toda nuestra conversación en relación a ese tópico, en esa ocasión. Eso es todo lo que recuerdo.⁷⁶

596--

P — Alguna vez anotó usted algo sobre esa conversación?

R — No señor.

⁷⁶ Cuando Walker se apoderó de los bienes de la Compañía del Tránsito ya había decidido otorgarle la concesión a Randolph. Ver página 92 de *La Guerra en Nicaragua*, de Walker, antes citada.

597—

P — Cuando usted dice que se apoderaron de los bienes de la compañía, desea usted que se entienda que esos bienes en realidad dejaron de estar en su poder? Si así fuere, diga quién y cómo, de hecho, se los quitó a usted.

R — Yo consideré que el Gobierno de Nicaragua me quitó la posesión de los bienes y me hice cargo, como depositario del gobierno, del mismo modo que me había hecho cargo de la agencia para la Compañía del Tránsito.

Se repite la pregunta.

R — Yo consideré que me habían quitado la posesión de los bienes, sujeto a las órdenes que el gobierno dictara cada vez y cuando.

Se repite la pregunta.

R — Yo consideré que los comisionados que nombraron para apoderarse de los vapores en realidad tomaron posesión de los bienes. Cuando acepté ser depositario me consideré bajo las órdenes del gobierno.

598—

P — Ya sea en el momento del embargo, o después, perdió usted la posesión real de los vapores y demás bienes de la compañía? Si así fuere, quién y cuándo le quitó a usted la posesión?

R — El general Walker y el general Hornsby, en diversas ocasiones.

599—

P — Diga cuándo hizo eso cada uno de ellos. Dé los detalles.

— 183 —

R — Siempre que el general Walker deseaba transportar tropas o mensajes. No podría precisar las fechas.

600—

P — Exceptuando esas ocasiones que usted ha mencionado, no permaneció invariable su posesión de los vapores y demás bienes de la compañía, antes y después del embargo, durante el período en que fue depositario y durante su representación de Morgan y Garrison, hasta que los costarricenses se apoderaron de los vapores?

R — Yo los tenía bajo mi dirección. Nadie me quitó la posesión real de ellos, hasta como un mes antes de que los tomaran los costarricenses. Entonces el general Walker puso a Macdonald a cargo de todos los vapores del río y del lago, y de la ruta del tránsito. Walker intentó nombrar a Macdonald en mi lugar.

601—

P — En nombre de quién nombró Walker a Macdonald?

R — De Morgan y Garrison, como su representante.

602—

P — Recibió usted del gobierno una orden especial para que no permitiera que se aprovisionaran de carbón en San Juan del Sur, o se refería usted a la orden general de su nombramiento como depositario cuando mencionó esa orden en su declaración?

R — Me refería a la orden general.

603—

P — Dé las fechas en que usted llegó y salió de San Juan del Sur, cuando vio allí al capitán Wilson en 1856. Más

o menos cuántos días estuvo usted allí en esa oportunidad?

- R – Ya suministré las fechas más aproximadas que me permite mi memoria. Yo estuve allí y vi al capitán Wilson. Después de revisar tantas fechas y tantas transacciones, no puedo dar las fechas de cada una sin contar de nuevo con la ayuda de mis cartas.

604–

P – Cuánto tiempo permaneció usted en San Juan del Sur en esa oportunidad?

- R – No creo haber estado allí más de un par de días.

605–

P – Indique, lo más aproximado que pueda, en qué mes y en qué día del mes llegó usted a San Juan del Sur en esa ocasión.

- R – No lo puedo precisar sin la ayuda de mis cartas y de las fechas en mi diario.

606–

P – Consúltelos.

- R – Esa fecha fue alrededor del 20 de febrero de 1856 ⁷⁷

607–

P – Cuál fue el ejército más grande que Walker llegó a tener en Nicaragua? Qué porcentaje de ese ejército estaba compuesto de nativos?

- R – El ejército más grande fue como de mil cien hombres armados. Muy pocos nativos, talvez media docena de esos mil cien.

⁷⁷ Ver comentarios a preguntas 257 y 262.

608—

- P — Cuándo, dónde y por cuánto tiempo tuvo Walker un ejército de ese tamaño?
- R — Cuando salió de La Virgen con todas sus fuerzas para el fuerte San Carlos y el Río San Juan. Llegó hasta los Raudales del Toro y después siguió hasta los Raudales del Castillo. Fue cuando los costarricenses invadieron Nicaragua por segunda vez. Creo que eso fue alrededor del 13 de octubre de 1856. El padre Vijil llegó a Punta Arenas en esos días y esa es la fecha de que hablo. Creo que Walker tuvo un ejército de alrededor de mil cien hombres por unos tres o cuatro meses de allí en adelante.⁷⁸

609—

- P — Cuál fue el ejército más grande que tuvo Walker antes de que el Gobierno de Nicaragua embargara los bienes de la compañía?
- R — Para esa fecha, como quinientos americanos y no más de cincuenta nativos. Para entonces ya habían licenciado a todos los soldados nativos, con excepción de unos cincuenta. Fue en el mes anterior al embargo que logró reunir esa cantidad de tropas y de allí en adelante nunca tuvo menos de ese número.

610—

- P — Cuál fue el ejército más grande que llegó a tener Walker en el último semestre de 1855?

⁷⁸ Eso no fue en octubre, sino a principios de abril de 1856, cuando los costarricenses entraron a Nicaragua por primera vez. Entonces fue que Walker viajó con todo su ejército al río San Juan, llegando después a Granada el 8 de abril y marchando luego a Rivas, donde se libró la batalla el 11 de ese mes. El padre Vijil salió de Granada, rumbo a los Estados Unidos, el 18 de abril.

R – Quinientos hombres fue el ejército más grande que tuvo ese año. En diciembre de 1855 fue que tuvo quinientos hombres.

611–

P – Cuándo se quemó el muelle de La Virgen? Narre todos los incidentes y circunstancias en detalle.

R – Ya suministré el dato del incendio del muelle y la fecha en que ocurrió. La fecha fue el 7 de abril de 1856. Para los detalles del incendio del muelle pueden ver las declaraciones de Cooley y Mahoney.⁷⁹ Yo no me encontraba allí. Yo estaba en Punta Arenas o en el río San Juan. Llegué a La Virgen poco tiempo después. No recuerdo cuánto tiempo con exactitud.

612–

P – A quién encontró allí cuando usted llegó?

R – A Mr. William H. Mills y otros empleados que habían regresado del monte. Uno de ellos era el capitán Peter Clemenson, que tenía a su cargo el lanchón de hierro para los pasajeros. También estaban allí los habitantes del lugar. Allí no había ningún soldado de Walker, ni ningún soldado de nadie. Los soldados costarricenses se habían retirado a Rivas cuando yo llegué.

613–

P – En su declaración usted dijo que se libró un giro de seis mil dólares a favor del capitán Wilson y a cargo de C. Vanderbilt. Diga dónde y quién libró ese giro.

R – Lo libramos el capitán Baldwin y yo en San Juan del Sur.

⁷⁹ Las declaraciones de Cooley y Mahoney fueron enviadas al Departamento de Estado por el ministro Wheeler en su despacho No. 49, el 17 de abril de 1856.

614-

P — Qué se hizo ese giro después que lo libraron el capitán Baldwin y usted?

R — Yo no sé qué se hizo, señor.

615-

P — Qué se hizo inmediatamente después de que usted lo firmó?

R — Lo cogió Mr. Fretz.

616-

P — Dónde residía Mr. Fretz y dónde se encontraba en ese momento?

R — Iba para California y en ese momento se encontraba en San Juan del Sur.

617-

P — Eso sucedió cuando usted vio al capitán Wilson en San Juan del Sur?

R — Eso sucedió cuando ví al capitán Wilson.

618-

P — Lo vio usted a él en más de una ocasión, en San Juan del Sur o en el Istmo?

R — Lo ví cuando viajaba en el río San Juan y también lo ví en San Juan del Sur.

619-

P — Lo vio usted en alguna otra ocasión, además de esas que ha mencionado?

R — No señor. No que me acuerde.

620-

P — Sostuvo usted alguna conversación con Mr. Fretz sobre

— 188 —

el asunto del giro? Si así fuere, qué se dijo en esa conversación?

- R — Sí señor. El me preguntó si yo le iba a suministrar carbón al vapor para que pudiera zarpar hacia San Francisco. Yo le contesté que no podría hacerlo sin una orden del gobierno. Entonces me dijo que él aceptaría un giro contra Mr. Vanderbilt, si el capitán Baldwin y yo lo firmábamos y se le daba una garantía sobre el casco del *Uncle Sam* para asegurarse el pago del giro. Esa fue, más o menos, toda la conversación que tuve con Mr. Fretz sobre ese asunto.

621—

- P — Se encontraba presente el capitán Wilson?
R — Estaba cerca.

622—

- P — Le entregó después Mr. Fretz ese giro al capitán Wilson?
R — No lo sé, señor. Yo entendí que Fretz le pagó el carbón a Wilson con un giro personal suyo contra San Francisco.

623—

- P — Se encontraba usted presente cuando se entregó el carbón en San Juan del Sur, si es que se entregó?
R — Yo no estaba presente en ese momento.

624—

- P — Cuánto tiempo transcurrió entre el embargo de los bienes de la Compañía Accesoría del Tránsito por el gobierno y la fecha en que usted comenzó a administrarlos en nombre de Morgan y Garrison?
R — Como dos meses.

— 189 —

625-

- P — Alguna vez rindió usted cuentas de su actuación en esos dos meses? Si así fuere, suministre los detalles.
- R — Yo no le rendí cuentas al gobierno durante esos dos meses, sino hasta que se transpasaron los bienes a Morgan y Garrison, o un poco antes de esa fecha. Fue un poco antes, si mal no recuerdo, que recibí órdenes de presentarle las cuentas al gobierno para que las certificaran y enviarlas a Nueva York. Esas órdenes las recibí de Morgan & Son.

626-

- P — Usted obedeció esas órdenes de Morgan & Son, llevó las cuentas al gobierno para que las certificaran y las envió a Nueva York?
- R — Sí señor.

627-

- P — Usted se las envió a Morgan & Son en Nueva York?
- R — Sí señor.

628-

- P — Le pagó usted algo al gobierno en ese ajuste de cuentas?
- R — No señor.

629-

- P — Recibió usted instrucciones de alguien, sobre cómo hacer esas cuentas y lo que debían incluir? Si así fuere, quien le dio a usted esas instrucciones?
- R — Las instrucciones que recibí de Morgan & Son eran que hiciera las cuentas del mismo modo que las había hecho antes de ser depositario, que me las certificaran y que las enviara a Nueva York. Eso fue lo que yo hice.

630—

- P — Recibió usted instrucciones u órdenes de alguna otra persona, además de Morgan & Son, acerca de las cuentas de su administración como depositario? Si así fuere, quién se las dió?
- R — Cuando yo fui nombrado depositario recibí instrucciones de llevar las cuentas de los ingresos y egresos. No recibí ningunas otras instrucciones ni órdenes, fuera de las de Morgan & Son y de esas que recibí cuando fui nombrado depositario.

631—

- P — Rindió usted alguna otra cuenta de su administración como depositario, fuera de la que usted dijo que le rindió a Morgan & Son?
- R — No recuerdo haberle rendido cuentas a nadie más.

632—

- P — En abril de 1856, llegó a San Juan del Norte en el vapor *Orizaba*, procedente de Nueva York, un individuo llamado Rosea Birdsall?
- R — Sí señor. Sí llegó.

633—

- P — A quién representaba y a qué llegó?
- R — Llegó con una orden de la Compañía Accesoría del Tránsito, a tomar posesión de los bienes en Punta Arenas, incluyendo la terminal, los vapores y demás bienes que había allí.

634—

- P — Vio usted esa orden?
- R — Sí señor.

— 191 —

635—

P — Cómo estaba escrita y de quién era?

R — Estaba escrita en papel de oficio e iba firmada por Mr. Lea o Mr. Vanderbilt, no recuerdo cuál de los dos.

636—

P — A quién iba dirigida?

R — La que autorizaba tomar posesión de los bienes iba dirigida a Mr. Birdsall; la que ordenaba entregarle los bienes a Mr. Birdsall iba dirigida a mí.

637—

P — No recuerda usted que esas dos órdenes estaban firmadas por Mr. Vanderbilt?

R — No señor. No creo que así sea.

638—

P — Quiere usted decir con eso que ninguna de esas dos órdenes estaba firmada por Mr. Vanderbilt?

R — Ya dije anteriormente que no podría decir si estaban firmadas por Mr. Vanderbilt o por Mr. Lea.

639—

P — Estaban ambas órdenes firmadas, ya sea por Mr. Vanderbilt o por Mr. Lea?

R — No me puedo acordar, señor.

640—

P — Firmó Mr. Lea alguna de esas dos órdenes?

R — Supongo que sí, pues él fue quien embargó mis bienes aquí en Nueva York, en nombre de la Compañía Accesoría del Tránsito.

641—

P — Fue alguna de esas dos órdenes firmada por Mr. Lea?

R — Creo que ya contesté esa pregunta. Ya dije que fueron firmadas por Mr. Lea o por Mr. Vanderbilt. No recuerdo quién de los dos.

642—

P — No fue Mr. Vanderbilt quien envió a Birdsall?

R — Mr. Vanderbilt, en qué carácter?

643—

P — En cualquier carácter.

R — Supongo que él fue, ya que Mr. Vanderbilt era el Presidente de la Compañía Accesoria del Tránsito.

644—

P — Llevaba Birdsall alguna comunicación o instrucciones para alguno de los comandantes de los barcos de guerra británicos en San Juan del Norte?

R — A mí no me enseñó ninguna.

Se repite la pregunta.

R — Yo no sé. Yo no ví ninguna.

645—

P — Se comunicó Birdsall con el capitán Tarleton?

R — No lo sé, señor.

646—

P — No le solicitó Birdsall a los oficiales navales británicos en San Juan, que intervinieran?

R — Yo sólo podría repetir lo que oí decir. Ya dije que no lo sé.

647-

P – Que oyó usted decir y a quién se lo oyó?

Se objeta la pregunta.

R – Al día siguiente, yo oí decir a la gente en Greytown que Birdsall había estado a bordo del barco de guerra inglés del capitán Tarleton, solicitando su ayuda para apoderarse de los vapores y demás bienes.⁸⁰

648-

P – Diga todo lo que le conste personalmente, sobre la manera como los pasajeros llamados emigrantes obtenían sus boletos en Nueva York.

R – Cuando yo estuve en Nueva York, en diciembre de 1855, vi entregar sus boletos a los que iban a Nicaragua. Se los entregaron en las oficinas de la Compañía Accesorio del Tránsito. Esa fue la única vez que yo vi con mis propios ojos que los pasajeros recibían boletos para Nicaragua.

649-

P – Cuántos boletos vio usted entregar, quién los entregó y qué ocurrió al momento de la entrega?

R – Yo vi entregar una media docena de boletos a los pasajeros que usted se refiere, que iban para Nicaragua. Se los entregó el empleado que estaba detrás del mostrador en las oficinas de la Compañía Accesorio del Tránsito. Yo vi cuando esos pasajeros, de quienes hablo, llegaron y pidieron boletos para Nicaragua, y después los vi a bordo del vapor. Eso es todo lo que recuerdo acerca de los pasajeros. Eso es todo lo que vi

⁸⁰ Ver pregunta 293 y cita de Scroggs mencionada en el comentario Ver también las preguntas 451-454, 777-779 y 1080-1082.

cuando recibieron sus boletos. Yo estuve en las oficinas muy poco tiempo.

650—

P — Cómo iban armados los pasajeros que usted llama emigrantes?

R — Con fusiles, pistolas y espadas.

651—

P — Cada uno llevaba un fusil, una pistola y una espada?

R — Cada uno tenía su fusil, pistola y espada cuando arribó a Nicaragua, al desembarcar.

652—

P — Diga lo que le conste personalmente acerca de las armas que llevaban en la travesía hacia San Juan del Norte, fuera de las que usualmente solían llevar los pasajeros que iban a California.

R — No podría decir que llevaban nada en exceso de lo que solían llevar los pasajeros a California, excepto espadas, algunas de las cuales vi durante la travesía.

653—

P — Cuántos de esos pasajeros que usted llama emigrantes llevaban espadas?

R — En ese viaje del *Northern Light*, en diciembre de 1855, recuerdo dos que llevaban espadas.

654—

P — Indique todo lo que le conste personalmente acerca de la forma en que se pagaban los boletos de esos pasajeros que usted llama emigrantes.

R — Ya narré la única ocasión en que vi entregar esos boletos en la oficina. Vi cuando le entregaron sus bole-

— 195 —

tos para Nicaragua a algunos pasajeros que después encontré a bordo del vapor. No me consta personalmente cómo los pagaron.

655—

P — Cuándo conoció usted por primera vez a Parker H. French y cuándo lo vio por última vez?

R — Lo conocí por primera vez cuando me lo presentaron en Granada en 1855, en el verano de 1855. Me lo presentó el coronel Bosque, del ejército nicaragüense. Ese era el mismo French que después iba a bordo del *San Carlos*, cuando le dispararon desde el fuerte. La última vez que vi a French fue cuando salió de Nicaragua para Nueva Orleans en 1856.

656—

P — Conoció usted íntimamente a French?

R — Yo nunca tuve intimidad con él, aunque lo conocí bien en Nicaragua. Viajamos juntos en el vapor a La Virgen cuando él se dirigía a California en el verano de 1855, que fue cuando me lo presentaron, y también vinimos juntos a Nueva York en el *Northern Light* en diciembre de 1855.

657—

P — Alguna vez tuvo usted algún trato o relaciones comerciales con él?

R — Nunca tuve ningún asunto con él, fuera de la ocasión en que tomaron el oro del vapor. El tenía la orden, es decir, la primera orden para apoderarse del oro. El general Walker dio la segunda orden.

658—

P — Después que Mr. Vanderbilt llegó a la Compañía Ac-

— 196 —

cesoria del Tránsito en 1856, se elevaron los precios de los pasajes locales en la ruta del Istmo? Si así fuere, cuánto se elevaron?

R – Yo no recibí instrucciones de alterar los precios.

659–

P – Continuaron los mismos precios?

R – Sí señor.

660–

P – Narre la conversación completa que usted sostuvo con Mr. White cuando él regresó de Granada a Punta Arenas y le habló de rebajar los pasajes; diga lo que dijeron ambos e incluya también todas las conversaciones que hayan sostenido usted y él sobre ese asunto en esa oportunidad.

R – Mr. White dijo que deseaba hacer una nueva lista de precios para los pasajes locales, la que escribió en un pedazo de papel que desde entonces sirvió de guía para cobrar los pasajes. En nuestra conversación tocamos el punto de su viaje a Granada, en el que trató de llegar a un arreglo entre la compañía y el gobierno, respecto al porcentaje del gobierno, pero me informó que eso no se había logrado. Dijo que el gobierno pretendía que la compañía le debía algo, pero que en realidad no se le debía nada al gobierno en concepto de porcentaje. Yo le observé que habría porcentaje solamente que mejorara la situación del país, para que hubiera más transporte local. El me contestó que ni siquiera entonces habría que pagar nada al gobierno, pues en ese caso él rebajaría aún más el precio de los pasajes. Entonces conversamos sobre el porcentaje que interesaba a Mr. Vanderbilt. Me dijo que a Vanderbilt no le tocaría nada, pues él (Mr. White) iba a reba-

— 197 —

jar el precio de los pasajes a California. Yo le observé que no creía que Vanderbilt se dejara hacer eso. El me contestó que Vanderbilt no podría evitarlo, pues él tenía derecho a reducir los pasajes a como le diera la gana. Eso es todo lo que recuerdo de nuestra conversación en Punta Arenas.⁸¹

661—

P — Alguna vez anotó usted algo sobre sus conversaciones con Mr. White?

R — No señor. No recuerdo haber anotado nada.

662—

P — Antes del embargo de los bienes de la Compañía Accesoría del Tránsito, tuvo usted alguna sospecha de que el gobierno intentaba apoderarse de los bienes o revocar la concesión, o ambas cosas? Si así fuere, cuál fue su sospecha?

R — No supe nada antes de que ocurriera. No tuve ninguna sospecha ni oí decir nada al respecto. Cuando se apoderaron de los vapores a mí me agarraron de sorpresa.

663—

P — No eran amistosas sus relaciones personales con Walker en 1855 y 1856, antes del embargo?

R — Personalmente no, pero me llevaba bien con él porque eso le convenía a la compañía.

13 de mayo de 1861. El abogado acusador reanuda su interrogatorio.

⁸¹ Ver preguntas 347 y siguientes, incluyendo comentario de la 350.

664—

- P — A cuánto ascendía el reclamo del Gobierno de Nicaragua contra la Compañía Accesoría del Tránsito?
- R — A mí me dijeron que era entre doscientos y trescientos mil dólares.

665—

- P — Quién se lo dijo?
- R — El general Walker y Parker H. French.

666—

- P — Eso se lo dijo a usted el general Walker en alguna de las conversaciones que usted mencionó en su declaración? Si así fuere, en cuál de ellas se lo dijo?
- R — El me lo dijo después que se apoderaron de los vapores; que la Compañía Accesoría del Tránsito le debía una fuerte suma al Gobierno de Nicaragua.

Se repite la pregunta.

- R — Fue en las conversaciones que sostuvimos en una de las entrevistas que ya mencioné.

667—

- P — En una de esas conversaciones a que usted se refiere; no le dijo Walker a usted que el reclamo contra la compañía ascendía a ciento cincuenta mil dólares?
- R — No recuerdo ninguna conversación en que me haya mencionado esa suma.^{s2}

668—

- P — Esa conversación en que Walker le dijo a cuánto ascen-

^{s2} Ver pregunta 399, donde Scott relata que Walker le mencionó la suma de ciento cincuenta mil dólares.

día el reclamo, no fue la que sostuvieron poco después del embargo de los vapores, cuando él le pidió que usted fuera depositario?

R — Entonces fue.

669—

P — Dónde y cuándo conoció usted a Spencer, a quien ya mencionó anteriormente?

R — En Punta Arenas, cuando llegó en el barco de Nueva York. Fue en la época en que Walker llegó por primera vez a Nicaragua. Creo que fue alrededor de junio de 1855.

670—

P — Qué hacía él allí entonces y qué ocurrió entre él y usted?

R — Me preguntó si podía darle empleo. Me dijo que era marino y que aceptaría cualquier trabajo. Lo puse de estibador en la costa. Después fue oficial en el vapor *Machuca*, que era uno de los vapores del río.

671—

P — Diga por cuánto tiempo continuó Spencer en ese puesto de oficial y qué hizo después.

R — Allí estuvo hasta poco después de que Walker se apoderó de los vapores. Luego regresó a los Estados Unidos. No se quedó en Nicaragua más de un par de meses, después que Walker se apoderó de los vapores.

672—

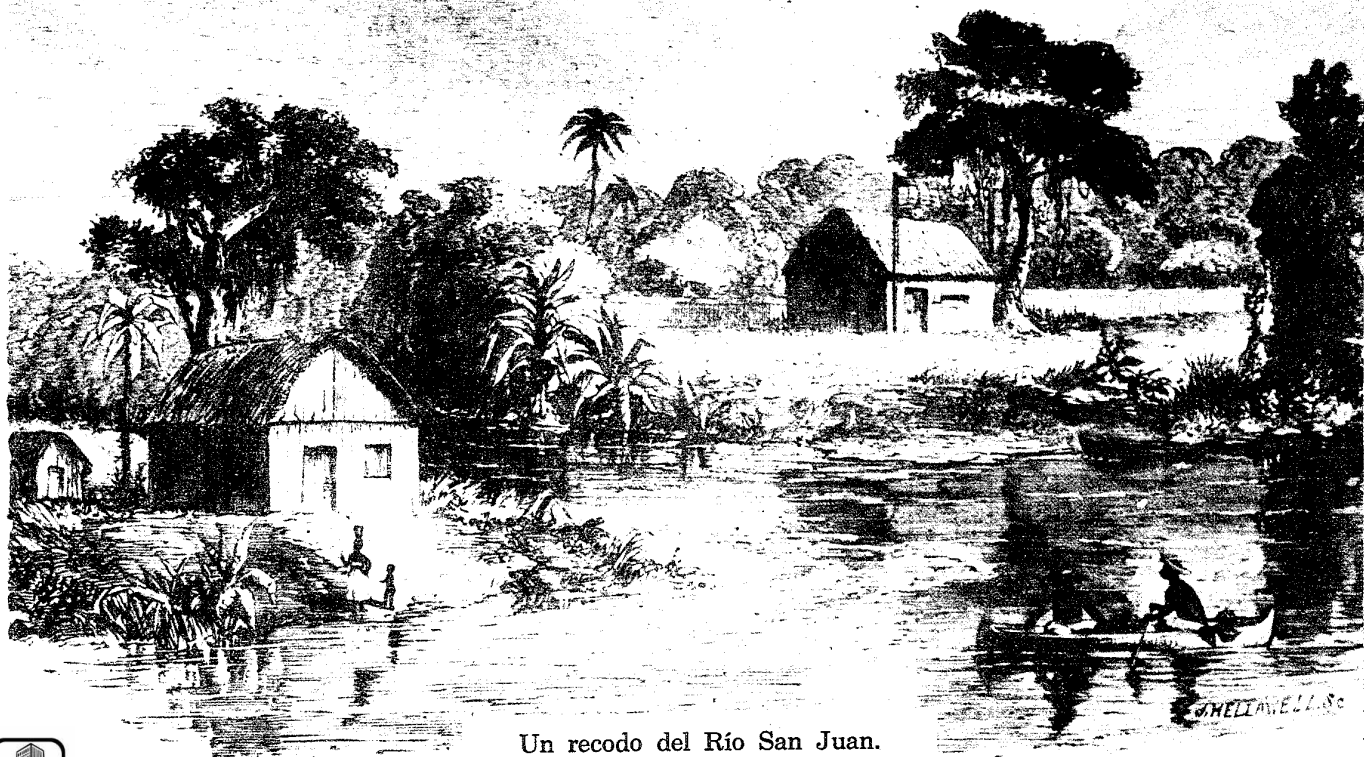
P — Se le debía algo cuando se fue?

R — Creo que no, señor. Creo que se le canceló todo.

673—

P — Cuándo y dónde lo volvió usted a ver? Qué ocurrió entonces?

— 200 —



Un recodo del Río San Juan.

R — Lo vi en Punta Arenas, en la mañana del día que se apoderaron de los vapores los costarricenses, o sea el 24 de diciembre de 1856. En esa ocasión él era el líder de las fuerzas costarricenses. Se presentó en mi oficina después que se apoderó de los vapores. No recuerdo exactamente la conversación que sostuvimos, excepto que le pregunté qué pensaba hacer con los vapores. Me contestó que pensaba llevarlos río arriba, para mantenerlos fuera del alcance de los filibusteros y sujetos a las órdenes de la compañía, la Compañía Accesoría del Tránsito. Me dijo que se había apoderado de los vapores para la compañía.

674—

P — En esa conversación con usted, mencionó Spencer a Mr. Vanderbilt?

R — Sí señor.

675—

P — Qué dijo Spencer en relación a Mr. Vanderbilt?

R — Solamente dijo que Mr. Vanderbilt estaba conectado con la compañía, que era el Presidente de la compañía. No recuerdo que haya dicho nada más, fuera de que Mr. Vanderbilt era el Presidente de la compañía.

676—

P — No le dijo Spencer, en esa entrevista, que Mr. Vanderbilt lo había enviado en esa expedición?

El abogado defensor objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — Sí me lo dijo, pero al mismo tiempo señaló que Mr. Vanderbilt era de la compañía, como si existiera una línea que nunca se había interrumpido.

— 201 —

677—

- P — Le exigió Spencer algo a usted en esa entrevista? Si así fuere, qué le exigió?
- R — No me exigió nada; solamente que él quería los vapores, que se había apoderado de los vapores y que yo ya no podría causar más daños con ellos, con lo cual quiso decir que yo ya no podría enviar más filibusteros por el río. Lo único que me pidió fueron algunas herramientas y combustible para poderse llevar los vapores río arriba.

678—

- P — Qué contestó usted cuando él le hizo esa petición?
- R — Mi contestación fue, si mal no recuerdo, que yo estaba en su poder y que no me quedaba más remedio que acceder.

679—

- P — Qué más ocurrió en esa entrevista?
- R — No ocurrió nada más con Spencer en esa oportunidad. Sólo estuvo allí muy poco tiempo; luego subió a bordo y se llevó los vapores río arriba.

680—

- P — No le contó Spencer en esa entrevista que la expedición se planeó o inició en Nueva York?
- R — No en esa oportunidad.

681—

- P — Se lo contó en alguna otra ocasión? Cuándo?
- R — Me lo contó cuando regresó la segunda vez de Costa Rica.

682—

- P — Diga dónde y cuándo fue que usted vio de nuevo a Spencer, después de esa oportunidad que usted ha narrado, en que llegó con las fuerzas costarricenses a Punta Arenas.
- R — Lo ví en Punta Arenas, cuando regresó por segunda vez de Costa Rica. Debe haber sido unos seis meses después de la primera vez que llegó de Costa Rica.

683—

- P — Narre lo que sucedió entre usted y él en esa oportunidad y diga cuál fue el motivo de esa entrevista, si es que lo hubo.
- R — Solamente llegó a verme, cuando iba para Costa Rica. Se dirigía río arriba en su bongo. Tenía asuntos que atender en Costa Rica. Me dijo que iba a atender un asunto que tenía con Webster.

684—

- P — Qué le dijo Spencer en esa ocasión, si acaso le dijo algo, en relación a que la expedición de los costarricenses que él jefeó fue planeada en Nueva York?

El abogado defensor objeta la pregunta por insinuar la respuesta y por estar fuera de lugar.

- R — Me dijo que les habían prometido unos cuarenta o cincuenta mil dólares y que temía que Webster los cogiera todos y a él no le tocara nada.

Se repite la pregunta.

- R — Me dijo que la compañía se había dirigido al Gobierno de los Estados Unidos, pidiendo ayuda para recobrar sus bienes, pero no había logrado ningún amparo de

— 203 —

ese gobierno, por lo que se celebró un convenio con el Ministro de Costa Rica en los Estados Unidos para emplear fuerzas costarricenses para recuperar los vapores.

685—

P — Cómo era Parker H. French y qué reputación tenía cuando usted lo conoció en Nicaragua? Diga lo que sepa al respecto.

R — La primera vez que lo vi en Nicaragua era un perfecto extraño para mí. Nunca antes había oído hablar de él. El general Walker después no confiaba en él. Eso es todo lo que supe de French.

686—

P — En la época en que usted conoció a Parker H. French en Nicaragua, era muy mala su reputación?

R — Sí señor. Era mala.⁸⁸

687—

P — Cuándo llegó Daniel B. Allen a Nicaragua?

R — No recuerdo la fecha. Allen llegó de Nueva York en uno de los barcos de Mr. Roberts.

688—

P — No estuvo D. B. Allen en Nicaragua en marzo o abril de 1858?

⁸⁸ La reputación de French en los Estados Unidos fue muy mala desde 1850, cuando engañó a muchos en una expedición que hizo de Nueva York a California. Entonces estuvo preso en México por un tiempo. Después de su intervención en Nicaragua, French participó en la guerra civil de los Estados Unidos, y de nuevo fue a la cárcel, acusado de ser un espía sureño.

R — Sí señor.⁸⁴

689—

P — Cuánto tiempo estuvo Allen allí en esa ocasión?

R — Como dos semanas.

690—

P — Qué andaba haciendo?

El abogado defensor objeta la pregunta.

R — Llegó con dinero para tratar de obtener una concesión del tránsito de vapores en el Istmo de Nicaragua.

691—

P — Y qué hizo allí?

⁸⁴ Daniel B. Allen, yerno de Vanderbilt, llegó a San Juan del Norte en el vapor *Granada*, procedente de Aspinwall, el 28 de junio de 1858, y tomó posesión de los bienes en Punta Arenas, en nombre de su suegro, según comunicación del encargado de negocios Cottrell al Departamento de Estado, fechada el 1 de julio de ese año. Allen entonces se dirigió a Managua, para tratar de conseguir la concesión del tránsito en nombre de Vanderbilt. En aquella época se dijo que llevaba \$50,000 en mano, como primer incentivo para convencer al gobierno. A Allen lo acompañaba Webster, y la presencia de ambos en Managua alarmó al ministro americano Lamar, quien entonces trabajaba asiduamente para conseguir la ratificación del tratado Cass-Irisarri, en beneficio de la compañía de Stebbins & White. Lamar le escribió el 8 de julio a Cottrell, solicitando que le informara a su gobierno lo que supiera sobre Allen y Webster. Estos regresaron a San Juan del Norte sin haber logrado su cometido (según informó Cottrell al Departamento de Estado el 19 de julio) y tomaron el vapor *Granada* rumbo a Aspinwall y los Estados Unidos, en compañía del general Jerez, Henry Gottel y William L. Miller, quienes también trabajaban en favor de la causa de Vanderbilt. En realidad, parece que a éste entonces no le interesaba reanudar el tránsito por Nicaragua, ya que recibía una subvención mensual de \$56,000 de los dueños de la compañía de Panamá, con tal de que no les hiciera la competencia. Lo que le interesaba a Vanderbilt era evitar que Stebbins & White consiguieran la concesión del tránsito en Nicaragua, lo cual definitivamente logró. Para más detalles y mejor comprensión de las complicadas actividades de los diversos pretendientes a la ruta del tránsito, incluyendo la ópera bufa de Monsieur Belly con los presidentes Mora y Martínez, en la que éstos se dejaron embaucar por el hábil francés, hasta el punto de poner a nuestros países bajo la protección de Cerdeña, en contra de los Estados Unidos, se recomienda consultar el capítulo 22 de la obra de Scroggs y los capítulos 6 y 7 de la de Folkman, mencionadas anteriormente.

R — Se fue con el dinero a Granada, donde ofreció pagar una concesión para una compañía de tránsito.

692—

P — Consiguió la concesión?

R — No señor. El Gobierno de Nicaragua se negó a otorgarle concesiones a cualquier compañía americana.

693—

P — Qué más hizo Daniel B. Allen en Nicaragua en esa oportunidad?

R — Nada que yo sepa. Regresó de Granada con su oro y se fue en un vapor que tocó San Juan del Norte, rumbo a Nueva York.

694—

P — Qué cantidad de oro llevaba?

R — Por las inscripciones en las cajas, debe haber llevado entre sesenta y ochenta mil dólares. Yo no conté el número de cajas.

695—

P — Tuvo algo que ver Daniel B. Allen, cuando estuvo en Nicaragua, con los bienes que pertenecieron a la Compañía Accesoría del Tránsito?

R — No señor. El nada tuvo que ver con esos bienes.⁸⁵

⁸⁵ Como ya se mencionó anteriormente, Cottrell le informó al Departamento de Estado, el 1 de julio de 1858, que Allen llegó a San Juan del Norte el 28 de junio y tomó posesión de los bienes de la Compañía del Tránsito en Punta Arenas, incluyendo los vapores fluviales *Ogden* y *Morgan*, en nombre de Vanderbilt, lo cual concuerda con los documentos No. 11 y No. 12 de Scott, presentados en el apéndice de esta obra. El mismo Scott confirma que le entregó los bienes a Vanderbilt, cuando el 25 de febrero de 1859 le presenta un escrito a Cottrell, protestando "en su nombre y en el de Cornelius Vanderbilt, de la ciudad de Nueva York," por los daños que pueda sufrir un tanque de agua que antes perteneció a la Compañía del Tránsito, debido al mal trato que le da el capitán Kennedy, del barco *James-town*. Sin embargo, a través de su declaración Scott repetidamente niega haberle entregado los bienes a Vanderbilt, y niega que éste haya tenido nada que ver con los bienes, pues eso le convenía, a su patrón, en el juicio.

- P — Le entregó él a usted, o a alguna otra persona, alguna orden o instrucciones referentes a esos bienes o a alguno de ellos?
- R — No señor. Si lo hubiera intentado, yo lo hubiera hecho salir de allí, es decir, de Punta Arenas.⁸⁶

- P — Dónde se encuentra la protesta original que usted hizo en Greytown cuando Spencer y los costarricenses se apoderaron de los vapores, la que usted dijo en su declaración que creía tener?
- R — Si no está aquí entre mis papeles, debe estar entre los que Mr. Hutchinson se trajo en diciembre de 1856. Quiero decir, febrero de 1857. Los que trajo a las oficinas de esta ciudad.⁸⁷

- P — Cuándo fue la última vez que usted vio esa protesta?
- R — No recuerdo haberla visto desde que los costarricenses se apoderaron de los vapores. Entonces la dejé en mi oficina y supongo que Mr. Hutchinson se la trajo a Nueva York, pues no la encuentro aquí entre mis papeles.

⁸⁶ Aunque Scott lo niegue, todo indica que Allen le presentó en esa ocasión las cartas de Vanderbilt y Garrison que se encuentran en el apéndice de esta obra, donde figuran como los documentos No. 11 y No. 12 de Scott.

⁸⁷ Esa protesta de Scott tiene fecha 23 de diciembre de 1856, y se encuentra en las páginas 82-84 de los documentos de la Agencia Comercial de los Estados Unidos en San Juan del Norte, que se conservan en los Archivos Nacionales de Washington.

699-

P — Nos la entrega, si la encuentra antes de que termine el interrogatorio?

R — Sí señor.

700-

P — Cuándo y cómo cesó su agencia de Morgan y Garrison en Nicaragua?

R — Cesó dos meses después de que el comodoro Paulding se llevó a William Walker. Quiero decir, dos meses después de que la flota inglesa se llevó a Lockridge a Aspinwall. Cesó porque no me pagaban los gastos. Me quedé con los vapores que allí había embargado, como prenda. Creo que la flota inglesa se llevó a Lockridge en marzo de 1857.

701-

P — A qué gastos se refiere usted en su última respuesta?

R — Me refiero a mis gastos en Punta Arenas, por mi salario y manutención, incluyendo dos sirvientes.

702-

P — A cuánto ascendían esos gastos? Cuánto correspondía al salario y cuánto a los otros renglones? Por qué período era el salario?

R — Mi salario era a razón de diez mil dólares al año. Me debían como dos meses, febrero y marzo. Creo que me debían desde el 20 de enero. La manutención eran unos cinco dólares diario, por el mismo período.

703-

P — Exigió usted ese pago antes de embargar? Si así fuere, diga cuándo y cómo lo exigió.

— 208 —

R — Exigí mi pago después de embargar los vapores. Los vapores los embargué cuando los costarricenses se apoderaron de ellos.

704—

P — Cuánto tiempo antes de terminar su agencia fue que exigió usted su pago? Cómo lo exigió?

R — Lo exigí cada mes, cuando enviaba mis cuentas de gastos a Mr. Morgan en Nueva York, pero no me las pagaron.

705—

P — Cuánto tiempo permaneció usted en Nicaragua, después que cesó su agencia de Morgan y Garrison?

R — Me quedé allí hasta diciembre de 1858.⁸⁸

706—

P — Diga cuánto tiempo se quedó usted en Nicaragua después que cesó su agencia de Morgan y Garrison. Cuántos meses.

R — Como veinte meses.

707—

P — A qué se dedicó usted durante esos veinte meses?

R — A tener los bienes y cuidarlos.

708—

P — Qué bienes? Descríbalos.

R — Los bienes que fueron de la Compañía Accesoría del Tránsito, que consistían en los talleres de maquinarias, herramientas, bodegas, taller de carpintería y sistemas

⁸⁸ Léase 1859. Ver comentario a la pregunta 466, y también la pregunta 19, donde Scott suministra la fecha correcta.

para halar los vapores. No había vapores, no en esa época.

709-

- P — En nombre de quién tuvo usted esos bienes durante esos veinte meses? Quién le pagó a usted para cuidarlos durante esos veinte meses o parte de ellos?
- R — Los cuidé para mí mismo, para garantizarme lo que me debían.

Se repite la pregunta.

- R — Nunca me han pagado, señor.

710-

- P — Alguna vez ha exigido usted que le paguen por cuidar esos bienes durante esos veinte meses? Si así fuere, a quién se lo exigió?
- R — A Mr. Vanderbilt le he pedido que me pague.⁸⁹

711-

- P — Cuándo se lo pidió y qué fue lo que usted le pidió a Mr. Vanderbilt?
- R — Se lo pedí en enero de 1860. Le pedí que me pagara lo que se me debía en concepto de sueldo y gastos en Punta Arenas.

712-

- P — Por qué período y por qué cantidad le pidió usted sueldo a Mr. Vanderbilt?
- R — No fue propiamente una petición ni reclamo. Yo fui donde Mr. Vanderbilt en busca de un arreglo, a ver si

⁸⁹ Ver comentarios a preguntas 695 y 696.

él se hacía cargo de las cosas que yo tenía en mi poder. Por las cosas quiero decir lo que quedaba de los bienes que ya mencioné anteriormente. Yo estaba dispuesto a entregárselos si él me reconocía mi sueldo. Yo los había salvado de la destrucción por el mar. Después los vendí en subasta y yo mismo los compré, pensando que le podrían servir a alguien. Entonces fui donde Mr. Vanderbilt a ver si lográbamos llegar a algún arreglo.

713-

- P – Qué sueldo pretendía usted que le pagara el demandado, Mr. Vanderbilt?
- R – Mi único reclamo sobre esos bienes era por mi sueldo y gastos en Punta Arenas. Mi reclamo contra esos bienes era por el sueldo que se me debía por haberlos cuidado, y claro está, que si alguien me lo pagaba yo ya no tendría ningún reclamo que hacer. Quiero que me entienda, que eso es lo que quiero decir cuando hablo de sueldo. Nunca logré hacer el arreglo con Mr. Vanderbilt.

Se repite la pregunta.

- R – Ya dije que mi sueldo era diez mil dólares al año.

714-

- P – Cuando usted hizo este reclamo a Mr. Vanderbilt, pretendía usted un sueldo de diez mil dólares al año? Si no fuere así, qué sueldo pretendía?
- R – Yo no reclamé nada, señor. Yo lo dije antes, que lo único que pretendía hacer era vender los bienes que tenía en mi poder.

715-

- P – Cuando usted le hizo su petición a Mr. Vanderbilt, men-

— 211 —

cionó usted algún período de tiempo por el que quería que le pagaran sueldo?

R — No señor. El no quiso saber nada sobre eso. No logré hacer ningún trato con él.

716—

P — Por qué le presentó usted ese reclamo a Mr. Vanderbilt?

R — Me pareció que a él le podrían servir las cosas que yo tenía, los vapores, la maquinaria y el taller. Pensé que tal vez a él le podrían ser útiles. Por eso es que lo fuí a ver. Ese fue el único motivo.

717—

P — Anteriormente, no había habido nada entre usted y Mr. Vanderbilt que influyera en usted para hacerle esa petición?

R — No señor. Nada. Durante el último año yo no había tenido ningún contacto con él.

718—

P — A qué año se refiere usted en su última respuesta?

R — Al año de 1859.⁹⁰

719—

P — En el año de 1858, no había habido nada entre usted y Mr. Vanderbilt que influyera en usted para hacerle esa petición?

R — No señor. Yo siempre pensé que en Nicaragua se reanudaría el tránsito y que probablemente él sería el que iba a operar la línea; pensé que si yo podía vender las

⁹⁰ Ver comentarios a preguntas 695 y 696.

cosas recibiría suficiente remuneración para compensar mis servicios.

720—

P — Servicios durante qué período?

R — Me parece que ya dije que como veinte meses antes de mi visita a Mr. Vanderbilt. Quiero decir, los veinte meses subsiguientes a la terminación de mi agencia de Morgan y Garrison.

721—

P — A razón de cuánto por mes?

R — Yo hubiera pedido mis diez mil dólares al año, si los hubiera podido conseguir.

722—

P — Había habido algo entre usted y Mr. Garrison, o cualquier otra persona, que influyera en usted para hacerle esa petición a Mr. Vanderbilt? Si así fuere, qué es lo que había habido?

R — No señor. No había habido nada. Ni Mr. Morgan ni Mr. Garrison se encontraban en Nueva York, y me pareció que Mr. Vanderbilt era la persona que probablemente se interesaría más por los bienes que yo tenía.

723—

P — En 1858, había habido algo entre Mr. Garrison y usted que influyera para que usted le hiciera esa petición a Mr. Vanderbilt?

R — Mr. Garrison me escribió una carta.

El abogado defensor pide que se presente la carta y objeta a que se presente evidencia verbal de su contenido.

— 213 —

R — Me decía que le iba a vender su parte a Mr. Vanderbilt. Yo rompí la carta y me olvidé del asunto. No nos volvimos a escribir.

724—

P — Qué parte dijo Mr. Garrison que iba a vender?

R — No especificó.

725—

P — No dijo él que los bienes que iba a vender eran los que antes pertenecieron a la Compañía Accesorio del Tránsito?

El abogado defensor objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — No señor. Mr. Garrison se refería a los bienes que él le había comprado al Gobierno de Nicaragua.

726—

P — Esa carta que usted recibió de Mr. Garrison, no estaba fechada alrededor del 20 de abril de 1858? Si no fue así, cuál era su fecha?

El abogado defensor objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — Debe haber sido en 1858, pero antes de esa fecha. A principios de marzo.⁹¹

727—

P — Asegura usted bajo juramento que esa carta no estaba fechada el 20 de abril de 1858?

R — No señor. No lo podría asegurar bajo juramento.

⁹¹ Ver documento No. 11 de Scott, en el apéndice de esta obra.

728-

P — No fue esa la última carta que usted recibió de Mr. Garrison?

R — Esa fue la última.

729-

P — Tiene usted anotada la fecha de esa carta, o la fecha en que la recibió, o algo que le permita ser más exacto en cuanto a la fecha de la carta o la fecha en que la recibió?

R — No señor. No tengo nada anotado.

730-

P — Al mismo tiempo que usted recibió esa carta de Mr. Garrison, no recibió usted también una carta del defensor, Mr. Vanderbilt?

R — No señor. No la recibí.⁹²

731-

P — Está usted seguro de eso?

R — Sí señor. Estoy seguro.

732-

P — Se cruzó usted alguna correspondencia con el demandado Vanderbilt, en el año 1858?

R — Sí señor. Le escribí varias veces pidiéndole que me pagara lo que me debía la Compañía Accesoría del Tránsito, es decir, mis sueldos y pagarés.

733-

P — Esa fue toda la correspondencia que usted sostuvo con él en 1858?

⁹² Ver documento No. 12 de Scott, en el apéndice de esta obra.

R — Sí señor.

734—

P — No le escribió él a usted, en su carácter personal, en 1858?

R — No que yo recuerde.

735—

P — Está usted seguro que él no le escribió?

R — Eso hace demasiado tiempo para que yo pueda estar seguro.

736—

P — Le escribió él a usted alguna vez en 1858, ya sea como Presidente de la compañía o en su carácter personal?

R — No puedo recordar que lo haya hecho. Hubiera sido raro que él me escribiera una carta personal.

737—

P — Conserva usted en su poder, o bajo su control, alguna de las cartas que le escribió el demandado?

R — No que yo recuerde. He revisado todos mis papeles y sólo puedo encontrar cartas de Mr. Allen.

738—

P — Ha usted buscado detenidamente las cartas del demandado?

R — Sí señor.

739—

P — Si usted hubiera recibido una carta del demandado en 1858, dónde estaría ahora? Perdida, destruida, o dónde?

R — Yo diría que se me perdió. Se me debe haber perdido cuando me trasladé a algún lado, pues no la puedo encontrar entre mis papeles.

14 de mayo de 1861. Continúan las repreguntas del abogado acusador.

740—

P — Cuándo fue que usted hizo la valoración de los bienes de la Compañía Accesoría del Tránsito que se adjuntó al inventario en la época en que éstos fueron embarcados? Diga también si esos valores están correctos o no.

R — El inventario lo hice en Punta Arenas. No tengo la fecha en que se hizo, pero fue inmediatamente después de hacer el inventario en La Virgen y en San Juan del Sur. Los valores están correctos. Yo los valoré.⁹³

741—

P — Cuándo dejó usted de ser el representante de la Compañía Accesoría del Tránsito?

R — Cuando llegué a La Virgen, en los días en que Walker se apoderó de los vapores.

742—

P — Llegaron doscientos cincuenta filibusteros o alrededor de ese número, a San Juan del Norte, en el *Prometheus* que salió de Nueva Orleans el 27 de febrero de 1856?

R — Sí señor. Ese es, más o menos, el número que llegó en esa oportunidad.

743—

P — Cuántos llegaron a San Juan del Norte y al mando de quién iban?

⁹³ Ver preguntas 204 y siguientes, 240 y siguientes, y 1085.

R — Llegaron alrededor del 4 de marzo de 1856.

744—

P — Diga qué nexo tenía el general Goicouría con esos filibusteros, si es que tenía algún nexo?

R — Basado en lo que él me dijo, no creo que haya habido ningún nexo. Goicouría me dijo que iba a ver a Walker para hacer un trato con él.⁹⁴

745—

P — No llegó Goicouría con esos filibusteros?

R — Sí señor. Llegó con ellos.

746—

P — No mencionó usted anteriormente que a esos filibusteros, diciendo que estaban al mando de Goicouría, o conectados con él, o algo por el estilo?

R — No recuerdo haber dicho nada más que lo que oí.

Se repite la pregunta.

R — En diversas oportunidades he mencionado, la llegada de Goicouría a Nicaragua y el asunto que lo llevó a entrevistarse con el general Walker. A muchísimas personas le he contado que Goicouría llegó a Nicaragua para hacer un trato con Walker. No recuerdo haber nunca dicho que esos filibusteros llegaron al mando de Goicouría ni en conexión con él.

747—

P — Qué asunto ocupaba a Goicouría en Nicaragua en esa oportunidad?

⁹⁴ Walker dice, en la página 107 de su libro antes citado, que esos reclutas llegaron bajo el mando de Goicouría. Scott aparentemente lo niega, porque al aceptarlo involuntaria a Vanderbilt, ya que éste autorizó los pasajes de esos filibusteros.

R — No podría decir cuál era específicamente el asunto. Ya dije que él estaba relacionado con la expedición a Cuba y que tenía algunas cosas que vender.

748—

P — No supo usted nada sobre el asunto que lo llevó a Nicaragua en esa oportunidad?

R — Yo no me dí cuenta de nada de eso entonces. El me expresó que creía que la Compañía del Tránsito volvería a resurgir.

749—

P — Cuál era el negocio que Goicouría tenía con Walker, del que usted ha hablado?

R — Suministrarle armas, municiones, ropa, etc.

750—

P — Qué se hicieron los filibusteros que llegaron con Goicouría en el *Prometheus*?

R — Todos fueron puestos a bordo de un vapor del río y enviados directamente a Granada.

751—

P — Goicouría fue con ellos?

R — Sí señor.

752—

P — Cuánto tiempo permaneció Goicouría en Nicaragua en esa ocasión?

R — Me parece que como dos meses.

753—

P — Dónde estuvo la mayor parte del tiempo? Con Walker?

R — Sí señor. Estuvo con Walker.

— 219 —

754—

P — Los filibusteros que llegaron con él se enrolaron en el ejército de Walker?

R — Todos se enrolaron, con excepción de unos pocos.

755—

P — Quién pagó el pasaje de esos filibusteros desde Nueva Orleans?

R — Todos llegaron con boletos de la oficina de Nueva Orleans.

756—

P — Tuvo que ver algo Goicouría con el pago de esos pasajes a Nicaragua o en los vapores del río?

R — No señor. No supe que él tuviera nada que ver con ellos. Los boletos de Nueva Orleans incluían el pasaje del río y del lago.⁹⁵

757—

P — No sabe usted que esos boletos no fueron pagados en Nueva Orleans?

R — No lo sé.

758—

P — No fue el pasaje de esos filibusteros incluidos en sus cuentas con el Gobierno de Nicaragua?

R — No señor, no creo que lo haya sido. Las cuentas fueron enviadas a las oficinas de la Compañía Accesoría del Tránsito en Nueva York.

759—

P — Quién envió esos filibusteros?

⁹⁵ Ver comentario anterior.

R — No podría decir quién los envió. Iban al mando de los oficiales que los reclutaron, quienes después se incorporaron al ejército de Walker.

760—

P — No supo usted quién pago esos pasajes?

R — Oí decir que los pagó la Compañía Accesoría del Tránsito; que como era de ella el barco, la Compañía Accesoría del Tránsito les permitió ir sin pagar pasaje. Supongo que esa fue la forma en que lo hicieron.

761—

P — Recuerda usted a ciento diez filibusteros, que llegaron a San Juan del Norte en el *Northern Light* en el viaje que salió de Nueva York alrededor del 24 de febrero de 1856?

R — No recuerdo el número exacto, pero deben haber sido los que usted dice, si no más.

762—

P — A esos les regaló sus pasajes la Compañía del Tránsito?

R — Se los debe haber regalado, si llegaron en esa época. Esa clase de pasajeros nunca tenía dinero.

763—

P — Recuerda usted cuando el general Hornsby llegó a Nicaragua en el *Star of the West* que salió de Nueva York alrededor del 6 de marzo de 1856?

R — Sí señor. Recuerdo cuando Hornsby llegó de Nueva York en esa época en uno de los vapores de la compañía.

764—

P — Acompañaban a Hornsby algunos filibusteros? Si así fuere, cuántos eran?

— 221 —

R — Sí señor. Puede ser que hayan sido unos doscientos.

765—

P — Qué se hicieron los filibusteros que llegaron con Hornsby y los que llegaron en el *Northern Light* que acabamos de mencionar?

R — Fueron enviados en un vapor del río hacia Granada.

766—

P — Se enrolaron en el ejército de Walker?

R — Sí señor.

767—

P — Quién pagó los gastos de esos últimos filibusteros en su viaje por el río hacia Granada?

R — Se hizo una lista en un pedazo de papel y la firmó el oficial que iba al mando.

768—

P — Qué hizo usted con ese pedazo de papel?

R — Lo envié con mis cuentas a Nueva York.

769—

P — A quién?

R — A la Compañía Accesoría del Tránsito en Nueva York.

770—

P — Se recibió algún otro pago por esos pasajes, fuera de esa lista de nombres que le entregaron a usted?

R — Eso fue lo único que yo recibí

771—

P — Cuando Lockridge llegó a Nicaragua la segunda vez y usted construyó el vapor *Rescue*, no actuaron ustedes

de común acuerdo? No recibió usted su ayuda y asistencia?

R — Yo construí el barco y lo alisté por órdenes de Mr. Harris, quien era el representante de Morgan & Son.

772—

P — En esa ocasión, no actuó Lockridge de común acuerdo con usted, ayudándole y asistiéndole?

R — No señor. No fue así.

773—

P — Actuó él en contra suya, en esa ocasión?

R — Sí señor. Así fue.

774—

P — Indique qué hizo él en contra suya y de qué modo lo hizo.

R — Mr. Lockridge y yo no nos llevábamos bien. Entonces tampoco eran buenas mis relaciones con el ejército del general Walker, ni lo habían sido desde hacía bastante tiempo.

Se repite la pregunta.

R — Lockridge trataba de hacerme daño, mal informando lo que yo hacía y criticando mi modo de conducir el negocio.

775—

P — Ante quién y cuándo lo mal informó Lockridge a usted?

R — No puedo decir ante quién, pero así era como se expresaba generalmente, tanto antes como después de esa época. Generalmente pensaban que yo no era partidario de su causa y ese era el modo como trataban de deshacerse de mí, molestándome en mi trabajo.

— 223 —

776—

- P — Viajó usted con Lockridge en el río, después que los costarricenses se apoderaron de los vapores ?
- R — No señor. Yo nunca tuve nada que ver con él después de que construí el *Rescue*, exceptuando la ocasión en que me entregó el vapor *J. N. Scott* y me lo volvió a quitar.⁹⁶

777—

- P — Cuando usted rehusó entregarle los bienes a Birdsall, a menos que se arreglara con usted, qué arreglo le propuso usted a él?
- R — Arreglar el asunto del embargo de mis bienes y del dinero que me debía la Compañía Accesoría del Tránsito.⁹⁷

778—

- P — Dónde fue ese embargo?
- R — Uno fue en Nueva York y el otro en New Jersey.

779—

- P — Le contó usted a él cuánto le debían?
- R — No señor; no se lo dije. El ya lo sabía, pues entonces era mi apoderado.

780—

- P — Quién lo embargó a usted en Nueva York y New Jersey, según acaba de narrar?
- R — La Compañía Accesoría del Tránsito.

⁹⁶ Ver pregunta 423 y su comentario. También el documento No. 4 de Scott, en el apéndice de esta obra.

⁹⁷ Ver preguntas 451 y siguientes, 632 y siguientes, y 1080-1082.

781-

- P – Cuál era la diferencia entre los medios con que usted contaba para operar la línea del tránsito en 1855 y 56, antes de que el gobierno embargara los vapores, y los que tuvo en 1856 después del embargo?
- R – La diferencia estribaba en que antes del embargo yo podía conseguir dinero vendiendo giros de la compañía, lo cual ya no pude hacer después del embargo. Entonces tuve que operar los vapores al crédito, mi propio crédito. Me arreglé con los tripulantes de los vapores y los trabajadores, para que se esperaran hasta que nos llegara algo, pues esperábamos recibir dinero de algún lado.

782-

- P – Cuándo es que usted hizo esos esfuerzos de obtener los medios para operar los vapores, arreglándose con los capitanes, ingenieros y demás empleados de la compañía, y con los leñadores del lago, que usted mencionó en su declaración? Fue eso después de que lo nombraron depositario? Si así fuere, cuánto tiempo después fue?
- R – Fue poco después de que me nombraron depositario. Creo que fue cuando regresaba de Granada a Punta Arenas. Entonces tuve la oportunidad de verlos a todos.

783-

- P – Dónde supo usted que lo habían nombrado depositario?
- R – En La Virgen.

784-

- P – Quién se lo dijo?
- R – El juez Cushing. Cortlandt Cushing.

— 225 —

785-

- P — Fue eso antes o después de que usted hablara con Walker sobre el tema?
- R — Fue antes. Fue cuando yo iba para Granada.

786-

- P — Cuántos de los doce mil y pico de emigrantes o reclutas que usted mencionó llegaron al Istmo de Nicaragua, procedentes de San Francisco, después que se estableció la línea de vapores de Morgan y Garrison bajo la concesión de Randolph?
- R — Creo que fueron unos tres mil.⁹⁸

787-

- P — Cuántos de los doce mil y pico llegaron de Nueva Orleans?
- R — Creo que pueden haber sido unos cinco mil.

788-

- P — Cuántos de los doce mil y pico llegaron de Nueva York?
- R — Como tres mil, o alrededor de ese número.

789-

- P — Desde que Morgan y Garrison establecieron su línea de vapores, hasta que se cerró la ruta del tránsito, cuántos vapores de esa línea llegaron de Nueva York? Cuántos de Nueva Orleans? Cuántos de San Francisco?
- R — Deben haber sido dieciséis viajes de vapores de Nueva York, catorce de Nueva Orleans y como catorce de San Francisco.⁹⁹

⁹⁸ Ver comentario a pregunta 441.

⁹⁹ Ver listas de vapores en los documentos No. 23, 24 y 25 en el apéndice de esta obra.

790—

- P — Algunos de esos doce mil y pico de emigrantes y reclutas, que usted mencionó, llegaron después del 24 de diciembre de 1856?
- R — Hubo como quinientos que llegaron después de esa fecha.

791—

- P — En qué vapores llegaron esos quinientos y cuántos llegaron en cada vapor?
- R — No recuerdo en qué vapores. Ya mencioné al general Wheat, al coronel Anderson y su gente y al coronel Titus y su gente. Todos ellos llegaron en enero o principios de febrero de 1857.

792—

- P — Cuántos de los doce mil y pico de emigrantes y reclutas, que usted mencionó, llegaron a Nicaragua después del 1 de septiembre de 1856?
- R — No lo sé. No tengo ningún apunte de eso.

793—

- P — Diga, con la mayor exactitud que pueda, cuántos de esos doce mil que mencionó llegaron después del 1 de septiembre de 1856?
- R — Ya contesté antes que me es imposible decirlo.

794—

- P — La mayoría de esos doce mil llegaron antes, o después, del 1 de septiembre de 1856? O llegaron muchos más antes de esa fecha, que después?
- R — Llegaron muchos más antes de esa fecha, que después.

— 227 —

795-

- P — En qué fecha llegó el primer vapor de la línea de Morgan y Garrison, bajo la concesión de Randolph?
- R — Creo que ya dije que fue el vapor en que llegó Mr. Birdsall, es decir, el *Orizaba*. Salió de Nueva York alrededor del 8 de abril de 1856.¹⁰⁰

796-

- P — Narre todo lo que conversaron Walker y usted en la entrevista que tuvieron después que lo nombró a usted depositario, cuando usted le hizo ver que era necesario conseguir dinero para pagar a los trabajadores.
- R — Como algunos de mis trabajadores estaban descontentos, yo fuí a ver a Walker para averiguar si íbamos a tener dinero con que pagar los salarios que se debían. Walker me dijo que él no tenía dónde conseguir dinero, por lo que tendríamos que obtenerlo de los pasajeros, exigiéndolo cuando llegaran los vapores. Por eso le ordené a Mr. Mills que así lo hiciera. Walker me dijo que le iba a impartir órdenes a las autoridades militares en San Juan del Sur para que se encargaran de ver que se recogieran esos fondos. Walker le escribió a Mr. Mills sobre el asunto, siguiendo mis indicaciones al respecto. Eso fue todo lo que conversamos Walker y yo sobre el tema. Esa fue toda la conversación que tuve con él sobre el asunto del dinero. Eso fue todo lo que hablamos en esa ocasión.

797-

- P — Le escribió usted a Mr. Mills después de esa conversación, conforme las instrucciones de Walker?

¹⁰⁰ El día anterior, 15 de abril, llegó de Nueva Orleans el *Charles Morgan*, que pertenecía a Henry R. Morgan y otros. Ver documento No. 25 en el apéndice de esta obra.

R — Yo lo vi personalmente y le di esas instrucciones cuando regresé de Granada.

798—

P — Qué cantidad le dijo usted a Walker que se le debía a los empleados?

R — No especificué ninguna cantidad. El sabía que no se les había pagado por mucho tiempo.

799—

P — Por cuánto tiempo?

R — Cuando tuve esa entrevista con Walker se debían uno o dos meses anteriores al embargo, además de un mes posterior al embargo. También se debía dinero por leña, de los contratos de leña.

800—

P — Le pidió usted a Walker que pagara los salarios y otras deudas anteriores al embargo?

R — No señor.

801—

P — Cuál fue la fecha de esa entrevista, lo más aproximado que recuerde?

R — Ya dije que fue como un mes después del embargo.

802—

P — Si se hubiera construido un dique u obstruido el río Colorado en su bifurcación del San Juan, hubiera eso mejorado el puerto en Punta Arenas, restaurándolo a su condición original?

R — Sí señor. Esa es mi opinión.¹⁰¹

¹⁰¹ Ver comentario a la pregunta 466.

803-

- P — Se había comenzado a hacer algún trabajo con ese fin?
R — No señor. Solamente se habían enviado materiales para comenzar el trabajo.

804-

- P — Qué materiales?
R — Trozas de madera y tablones.

805-

- P — Quién y cuándo los envió?
R — Morgan & Son, en el verano de 1856.

806-

- P — Enviaron otros materiales para ese fin? Si así fuere, quién y cuándo los envió?
R — Enviaron hierro. No recuerdo si el hierro lo envió la Compañía Accesoría del Tránsito o Morgan & Son. Creo que la Compañía Accesoría del Tránsito envió algo de madera antes del embargo de Walker. No recuerdo que hayan enviado ningún otro material para ese fin.

807-

- P — Se hubiera mejorado, o no, el puerto, después que se inundaron las instalaciones, si se hubiera construido ese dique en el Colorado?
R — Sí señor. Esa fue mi opinión entonces.

808-

- P — Diga si el bergantín que llegó a Punta Arenas el 17 de diciembre de 1856 no fue el *George Darby*, en vez del *George Hurlbut* que usted mencionó en su declaración?

— 230 —

R — Recuerdo ambos nombres. Vapores que llegaron con ambos nombres. No creo haberme equivocado cuando dije que el *George Hurlbut* llegó entonces.¹⁰²

809—

P — Cuándo llegó el *George Darby*?

R — No me acuerdo cuándo llegó. Eso debe estar en los libros de la Compañía Accesorio del Tránsito o en los de Morgan & Son. No recuerdo si fue en la época del uno o del otro.

810—

P — Llegó el *George Hurlbut* en más de una ocasión a San Juan del Norte, mientras usted estuvo allí?

R — No que yo recuerde.

811—

P — Envío usted algún informe del cargamento del *George Darby*? Si así fuere, a quién se lo envió?

R — Si se me mostrara una cuenta en que aparece mi nombre, se lo podría decir. Allí llegaron muchísimas embarcaciones. Llegó mucha madera para el muelle de La Virgen.

812—

P — Esa es la única forma en que puede contestar esta pregunta?

R — Sí señor.

¹⁰² De acuerdo al registro que llevaba el Encargado de Negocios americano en San Juan del Norte, la *George Darby* era una goleta de 239 toneladas que llegó procedente de Nueva York el 25 de abril de 1856, con carbón, madera y mercancías. Ver también el comentario a la pregunta 480.

813-

P – Qué tiene que ver el *George Darby* con la madera para el muelle de La Virgen?

R – No recuerdo si llevó madera o no.

Se repite la pregunta.

R – No tiene nada que ver, que yo sepa.

814-

P – Cuándo llegó la *Minnie Schaffer* a San Juan, procedente de Nueva Orleans? A quién iba consignada?

R – Recuerdo que llegó al puerto, pero no podría decir cuándo. No sé a quién iba consignada.¹⁰³

815-

P – Tuvo usted algo que ver con esa embarcación?

R – Yo descargué unos barriles de carne de cerdo y de res. También un par de cajas, pero no sé qué contenían.

816-

P – No llevaba armas o municiones a bordo?

R – No lo sé, señor.

817-

P – Cuándo se llevó el capitán Davis a William Walker, de San Juan del Sur, en el barco americano *St. Mary's*?

R – Fué en 1857. Debe haber sido en mayo de 1857.¹⁰⁴

818-

P – Dónde y cuándo vio usted por última vez al general Walker en Nicaragua?

¹⁰³ Ver comentario a la pregunta 489.

¹⁰⁴ La *St. Mary's* zarpó de San Juan del Sur, con Walker a bordo, el 5 de mayo de 1857.

R — La última vez que lo vi fue en Granada, un par de meses antes de que los costarricenses se apoderaran de los vapores en diciembre de 1856.

819—

P — Cuántas veces estuvo usted en San Juan del Sur en 1853 y 1854? Qué fue a hacer en cada una de esas ocasiones?

R — Solamente llegaba de visita, para atender asuntos de la línea del tránsito que me incumbían. A veces iba cada mes.

820—

P — Cuántas veces estuvo allí en 1855 y hasta febrero de 1856? A qué iba?

R — Durante todo el tiempo que permanecí en Nicaragua, yo tuve a mi cargo la vigilancia y dirección de los vapores que navegaban entre Punta Arenas y La Virgen. Estimo que fui a San Juan del Sur un promedio de más de una vez al mes. Frecuentemente iba y regresaba el mismo día. Iba de La Virgen a San Juan del Sur. Yo estaba encargado de la construcción del muelle en San Juan del Sur, de la construcción de lanchas y tanques para agua, y también de la construcción del muelle en La Virgen.

821—

P — Cuándo fue construido el muelle en San Juan del Sur?

R — Se comenzó a construir por órdenes de la Compañía Accesorio del Tránsito a principios de 1855, antes de que Walker se apoderara de los vapores.

822—

P — Cuándo se comenzó a construir el muelle de La Virgen?

R — También se comenzó a principios de 1855.

823—

- P — Vio usted a alguno de los filibusteros que llegaron a Granada poco después del 14 de octubre de 1855? Si así fuere, puede usted dar los nombres de algunos que haya visto en Granada?
- R — Vi a algunos de ellos. Los principales eran Parker H. French, el coronel Fry, el coronel Kewen, Randolph, Macdonald, el coronel O'Neal, el coronel Rudler. Esos son todos los que recuerdo.

824—

- P — De dónde llegaron?
- R — Llegaron de California.

825—

- P — Cómo supo usted que llegaron de California?
- R — Yo los vi desembarcar en San Juan del Sur, cruzaron el camino del tránsito y los llevamos a bordo del vapor, de La Virgen a Granada.

826—

- P — En qué vapor los llevó a Granada?
- R — En el vapor *La Virgen* y también en el *San Carlos*.

827—

- P — Conoció usted a Randolph? Si así fuere, dónde y cuándo lo vio por primera vez?
- R — Nunca tuve amistad con él. La primera vez que lo vi fue en la Casa del Gobierno, en Granada. Eso fue varios meses después del tratado que suscribieron Walker y Corral. Randolph viajó conmigo de Granada a Punta Arenas, cuando se dirigía a Nueva York. El tenía el

contrato de Walker para la ruta del tránsito y entonces se dirigía a Nueva York.¹⁰⁵

828—

P — Sostuvo usted alguna conversación con él en el camino?

R — No señor, pues no nos hablábamos. Había surgido un pequeño problema entre nosotros. Una vez él ordenó que una lancha lo llevara a bordo del vapor en Granada, cuando yo le había ordenado a la lancha que no se moviera de la costa hasta que yo regresara de la ciudad. Entonces sólo nos cruzamos unas pocas palabras. El se me quejó de que los tripulantes de la lancha no habían obedecido sus órdenes y yo le respondí que él no tenía ningún derecho para contramandar las mías. Entonces me dijo que me lo haría saber en pocos días, el derecho que él tenía, o algo por el estilo.

15 de mayo de 1861. Se reanudan las repreguntas por el abogado acusador.

829—

P — Respecto al oro que tomaron los soldados de Walker del vapor *La Virgen* o del *San Carlos*, es decir, los veinte mil dólares. No iba ese oro a bordo del vapor cuando zarpó de La Virgen para San Carlos, y no era Nueva York entonces su destino?

R — Creo que dije en mi declaración que no recordaba si el oro se encontraba a bordo de *La Virgen* o del *San Carlos*.¹⁰⁶ Ese oro viajó a bordo del vapor, de La Vir-

¹⁰⁵ Randolph llegó a Nicaragua el 17 de diciembre de 1855, en el vapor *Sierra Nevada*, procedente de San Francisco. A Nueva York viajó a fines de mayo de 1856, según noticia publicada por *El Nicaragüense* el 24 de mayo, en la p. 4 c. 4.

¹⁰⁶ En la copia fotostática de la protesta de Scott, publicada por Wiltsee, se lee que los soldados subieron a bordo del *San Carlos* para apoderarse del oro. Ver el comentario a la pregunta 169.

gen a Granada. No sé si fue a San Carlos, pero me parece que fue allí con los pasajeros y luego llegué a Granada. Su destino era Nueva York.

830—

P — Ese oro no salió de La Virgen, al igual que ordinariamente lo hacían los envíos que iban de San Francisco a Nueva York?

R — No podría decir si así fue, si fue en el mismo vapor con los pasajeros o no.

831—

P — Los pasajeros y el resto del oro que iban a Nueva York, no cruzaron en esa ocasión de La Virgen a San Carlos? No se hubiera dado cuenta usted si parte del oro o algunos pasajeros se hubieran quedado en La Virgen?

R — El oro salió de Granada para Nueva York. En ese momento no había pasajeros ni oro en La Virgen. Ya en mi declaración dije que no se detuvo en La Virgen al regreso.¹⁰⁷

832—

P — De dónde provenía el oro que tomaron?

R — De California.

833—

P — Cómo fue transportado desde California, cómo llegó a uno de los puertos del Gran Lago de Nicaragua y a qué puerto fue que llegó?

R — Llegó en un vapor del Océano Pacífico. Llegó en el

¹⁰⁷ Es obvio que Scott se enreda en esta cuestión del oro, por lo que el interrogador tendrá que sacarle los datos *con cuchara*, en las preguntas que siguen. Ver también las preguntas 163 y siguientes, y la 189.

vapor del Pacífico a San Juan del Sur y de allí por el camino del tránsito a La Virgen.

834—

P — De La Virgen, para dónde y en qué forma fue llevado?

R — Fue llevado en el vapor *La Virgen* o en el *San Carlos*, a Granada o a la orilla de Granada.

835—

P — Fue directamente de La Virgen a Granada?

R — No señor. Fue de La Virgen a la isla de Ometepe y de la isla de Ometepe a Granada.

836—

P — Ese oro no llegó de San Francisco junto con Parker H. French y sus soldados?

R — Sí señor.

837—

P — Parker H. French y sus tropas no fueron de La Virgen a San Carlos, junto con los pasajeros y el oro que iba a Nueva York, antes de dirigirse a Granada?

R — Puedo afirmar que French y sus tropas, y los pasajeros que iban a Nueva York, se dirigieron al fuerte San Carlos, pero no recuerdo acerca del oro. No recuerdo si el oro iba en ese vapor o no.

838—

P — Si los pasajeros que se dirigían a Nueva York lo hacían vía San Carlos, por qué no iba a ir el oro junto con ellos?

R — Ordinariamente hubiera ido junto con ellos, pero ese era un caso excepcional.

— 237 —

839—

P — Por qué era excepcional?

R — Porque Parker H. French y sus tropas subieron a bordo y se apoderaron del vapor mientras embarcábamos los pasajeros en La Virgen.

840—

P — Se embarcaron todos los pasajeros en La Virgen?

R — Sí señor. Creo que sí.

841—

P — Sabe usted cuánto oro iba a bordo, además de los veinte mil dólares que se han mencionado?

R — Entre cuatrocientos y quinientos mil dólares.¹⁰⁸

842—

P — Recuerda usted si esa cantidad, o cualquier cantidad, de oro, se quedó en La Virgen, mientras French y su gente iban hacia el fuerte San Carlos?

R — No señor. No lo recuerdo.

843—

P — Mire esta carta que se le presenta, copiada de la página 37 del Libro de Cartas de la Compañía Accesoría del Tránsito, una copia de la cual se adjunta ahora al expediente, identificándola como el documento No. 5 de Scott, y diga si usted recibió el original de esa carta.

R — Recuerdo que recibí una carta que decía lo que dice ésta referente a las armas.¹⁰⁹

¹⁰⁸ De acuerdo a la información publicada por el *Herald* de San Francisco el 6 de octubre de 1855, en la p. 2, c. 4, el envío de oro en ese viaje del *Uncle Sam* fue de \$116,722.19, incluyendo \$40,722.19 de Palmer, Cook & Co., de los cuales se tomaron los veinte mil que le entregaron a Walker.

¹⁰⁹ Ver documento No. 5 de Scott, en el apéndice de esta obra.

844—

P — Cree usted que ésta sea una copia de la carta que le enviaron?

R — Sí señor. Creo que ésta es una copia de esa carta.

845—

P — Dónde está la carta original? Qué la hizo usted?

R — No podría decir si se la devolví a la Compañía Accesoría del Tránsito o no. Si la devolví, debe haber sido cuando Walker embargó los vapores. No recuerdo si la devolví o no. Si no se la devolví a la compañía, se debe haber ido con mis papeles a donde Morgan & Son. Yo no la tengo.

846—

P — Vendió usted al Gobierno de Nicaragua las armas y municiones mencionadas en la copia de esa carta identificada como documento No. 5 de Scott?

R — No señor. No se las vendí.

847—

P — Qué hizo usted con ellas? Trató usted de venderlas? Narre la historia de esas armas, comenzando desde la primera vez que trató de venderlas.

R — Cuando licencié a la compañía de soldados que tenían esas armas y municiones en los Raudales del Castillo, yo se las ofrecí en venta al Gobierno de Nicaragua, es decir, al Comandante del fuerte del Castillo. El no estaba autorizado para comprarlas y yo las dejé allí a su cargo. Sin embargo, allí estaban a la vista y podían caer en manos de los revolucionarios del partido democrático. Por eso me las llevé al vapor *La Virgen* y

— 239 —

las guardé en la bodega del barco. Después recibí la carta a que usted se refiere, en que la compañía me daba instrucciones para que las ofreciera otra vez en venta. Salí de los Raudales del Toro, con las armas y municiones a bordo del vapor *La Virgen*, y al llegar al fuerte de San Carlos me presenté ante don Patricio Rivas, quien entonces era Administrador de Aduanas de ese puerto. El me dio un permiso para dirigirme a Granada, vía La Virgen, con una carta para el presidente Estrada con la propuesta de la compañía para vender las armas y municiones al Gobierno de Nicaragua.

Cuando llegué a La Virgen supe que el general Walker estaba en el país y Courtlandt Cushing me aconsejó que mejor no fuera a Granada con esas armas y municiones. Pensó que si se las vendía al gobierno de Granada eso ofendería a Walker. Me aconsejó que las guardara, que las mantuviera escondidas para que ninguno de los dos bandos se apoderara de ellas, y que permaneciera neutral bajo las circunstancias reinantes. Me dirigí con ellas de La Virgen a Granada, donde descargué la carga que llevaba y entregué los despachos de don Patricio Rivas al presidente Estrada. Entonces los del gobierno enviaron una lancha en busca de las armas y municiones. Yo me negué a entregarlas, alegando que deseaba permanecer neutral. Entonces enviaron una embarcación armada para obligarme a entregarlas, pero yo me logré alejar a todo vapor. Esas armas permanecieron a bordo hasta que Walker se apoderó del barco. Después todas las armas, tanto las pequeñas como los cañones y municiones, fueron llevadas a tierra y usadas por Walker en

diversos lugares. Desde entonces no las he vuelto a ver ni he sabido nada de ellas.¹¹⁰

848—

P — Cuándo, y bajo qué circunstancias, se apoderó de ellas Walker?

R — En la ocasión en que el general Hornsby se apoderó del vapor *La Virgen*, en La Virgen, en octubre de 1855. Debe haber sido el 11 en la tarde.

849—

P — Cuándo llegaron esas armas y municiones a Nicaragua y cómo fueron usadas entonces?

R — Deben haber llegado a principios de agosto de 1855, con un contingente de oficiales y cuarenta y dos soldados que envió la compañía para proteger sus bienes en el Istmo.¹¹¹

850—

P — Cuándo licenció usted a esa tropa?

R — Debe haber sido en septiembre de 1855.

851—

P — Cómo sabe usted cuál era la misión de ese contingente

¹¹⁰ Cuando Scott dice *país* se refiere a la región del tránsito, a donde llegó Walker, procedente del Realejo, el 29 de agosto. El vapor *La Virgen* visitó Granada 3 veces en septiembre, el 5, el 19-20 y el 25-27, pero en el libro de bitácora no se menciona que haya tenido que alejarse a todo vapor. Sin embargo, allí se narra que Mr. Scott le presentó una espada al Comandante del Fuerte de San Carlos el 8 de septiembre, y que el mismo Scott le presentó otra espada y un revólver Colt, al mismo comandante, el 24 de septiembre. Habrá conexión entre esos regalos y el problema de las armas?

¹¹¹ Ese contingente de la Compañía del Tránsito salió de Nueva York en el *Star of the West* el 5 de julio, y llegó a San Juan del Norte alrededor del 17 de ese mes. En ese vapor viajó también uno de los hermanos de Walker, Norvell, en su primera visita a Nicaragua.

de soldados? Llegaron con alguna autorización escrita de la compañía? Si así fuere, qué autorización era esa?

R — Yo lo sé por las instrucciones que recibí de la Compañía Accesorio del Tránsito de Nueva York, cuando esos soldados llegaron a San Juan del Norte en agosto de 1855.

852—

P — Cuando usted dijo instrucciones en su última respuesta, quiso usted decir alguna carta de alguien? Si así fuere, de quién era esa carta?

R — Sí señor. De Isaac C. Lea, el Secretario de la compañía.

853—

P — En esa carta le decía todo lo que usted supo, acerca de que llegaban de parte de la Compañía Accesorio del Tránsito y el objeto de su misión?

R — Sí señor. Así fue.

854—

P — Qué tuvo lugar entre Walker y usted cuando él se apoderó de esas armas y municiones?

R — Me dijo que él sabía que yo llevaba algunos cañones, armas pequeñas y municiones a bordo. Yo le dije que era cierto y le indiqué dónde estaban. El entonces no las necesitaba, por lo que permanecieron a bordo del vapor varios meses más. Eso fue todo lo que hablamos.

855—

P — Cuándo fue que Walker usó por primera vez esas armas y municiones?

R — No podría decirlo. El las usó de vez en cuando, durante esos meses que estuvieron a bordo del vapor.

— 242 —

856—

P — Cuándo trasladó Walker esas armas y municiones a tierra?

R — No le puedo dar la fecha exacta. En el vapor estuvieron varios meses. De vez en cuando se las llevaba a tierra, conforme las necesitaba. Las usaron durante esos meses. Tres de los cañones fueron trasladados a tierra como dos o tres meses antes de que Walker abandonara el país en mayo de 1857.

857—

P — Sostuvo usted alguna conversación con Walker acerca de esas armas y municiones después del 11 de octubre de 1857? Si así fuere, qué se dijeron?

R — Conversé con él después, en relación a las instrucciones que recibí de la Compañía del Tránsito de vendérselas al gobierno.

858—

P — Dónde, cuándo y qué se dijeron?

R — Fue poco después de la toma de Granada, talvez en la semana siguiente, en la Casa del Gobierno. Conversamos sobre las armas y él me dijo que si decidía usarlas le pagaría a la compañía un precio justo. Yo dije que le iba a informar a la compañía que las armas estaban a bordo del vapor *La Virgen*, y creo que así lo hice.

859—

P — Cuando tuvieron esa conversación en Granada, no había ya Walker usado algunas de esas armas y municiones?

R — No señor; no que yo me acuerde.

— 243 —

860—

P — No había ya Walker usado algunas cuando tomó Granada?

R — No señor. En esa ocasión todas permanecieron almacenadas en la bodega del barco.

861—

P — Hubo alguna ocasión, después del 11 de octubre de 1855, en que usted se negara a transportar soldados, armas y municiones? Si así fuere, diga dónde, cuándo y a quién se lo negó.

R — No señor, yo nunca me negué, exceptuando un par de veces en que Walker interfirió con el transporte de los pasajeros de la compañía que iban o venían de California. No recuerdo las fechas. Una vez, en La Virgen, Walker quería que yo fuera a Granada, cuando esperábamos de un momento a otro los pasajeros de California, que iban para Nueva York. Entonces yo me negué.

862—

P — Se daba cuenta usted, en La Virgen, de la llegada del vapor a San Juan del Sur, procedente de San Francisco, antes de que llegaran los pasajeros?

R — Sí señor. Nos lo anunciaba un correo expreso, un jinete que llegaba a La Virgen hora y media después de la llegada del vapor, y generalmente cuatro horas antes de que llegaran los pasajeros y equipajes.

863—

P — Narre en detalle toda la conversación que sostuvo con Walker, cuando usted lo fue a ver inmediatamente después del embargo de los bienes de la Compañía Accesoría del Tránsito por el Gobierno de Nicaragua.

— 244 —

R — Yo lo fui a ver a la Casa del Gobierno y pasamos ese día juntos. En esa ocasión le dijo que yo me consideraba como prisionero, pues se había apoderado de los vapores. Me contestó que sí, que él había dado la orden. Agregó que esa era la única manera de obligar a que cediera la Compañía Accesorio del Tránsito, para llegar a un arreglo. Yo le pregunté quién se haría cargo de la operación de los vapores. Me contestó que deseaba que todo permaneciera igual, hasta que recibiera noticias de Nueva York, y que quería que yo fuera el depositario mientras se llegaba a un arreglo. Yo acepté ser depositario y fungí como tal hasta que le traspasaron los bienes a Morgan y Garrison. Walker también me dijo que la Compañía le debía una gran cantidad al Gobierno de Nicaragua; que en diversas ocasiones habían logrado eludir pagarle al gobierno anterior, pero que el embargo de los vapores y demás bienes de la compañía los obligaría a arreglar el asunto. Eso fue todo lo que se dijo en esa conversación.¹¹²

864—

P — Por qué le preguntó usted a Walker quién se haría cargo de la operación de los vapores? Cómo sabía usted que continuaría operando la línea del tránsito?

R — Yo supe la noticia del embargo en La Virgen, antes de llegar a Granada. Yo no sabía que la línea del tránsito iba a continuar operando, pero no tenía ningún motivo para suponer lo contrario.

865—

P — En esa entrevista, le dijo algo Walker acerca de su interés, de usted, en el negocio?

R — No señor.

¹¹² Ver preguntas 399 y 595.

866—

P — No le prometió Walker a usted alguna participación en la nueva concesión?

R — No señor, ni nada parecido.

867—

P — Sostuvo usted alguna conversación con Walker acerca de su participación, de usted en la nueva concesión, o en la ruta del tránsito, o en el negocio de la ruta del tránsito, o en las entradas o ganancias de cualquiera de ellas?

R — No señor. Nunca nada ni parecido.

868—

P — Qué remuneración iba a recibir usted como depositario, si es que iba a recibir alguna?

R — Yo iba a recibir lo mismo que antes, diez mil dólares al año.

869—

P — Nunca se dijo nada acerca de recibir una comisión sobre lo que produjera la ruta del tránsito?

R — No señor, ni nada parecido.

870—

P — Nunca le dijo usted a nadie que Walker le había prometido la cuarta parte, o cualquier otro porcentaje, de la nueva concesión?

R — No señor. Yo nunca le dije a nadie acerca de ningún porcentaje ni participación en la nueva concesión fuera de mi sueldo.

871—

P — Le dijo Walker algo a usted, acerca de que iba a anu-

lar la concesión, y otorgar otra nueva, si no le pagaban al gobierno la cantidad que reclamaba?

R — No señor. El nunca me dijo nada a mí sobre eso.

872—

P — Dijo él, alguna vez, algo de ese tenor? Si así fuere, qué es lo que dijo?

R — En una ocasión me dijo que le iba a vender la ruta a otros, si la Compañía del Tránsito no cancelaba la deuda. Eso es todo lo que le oí decir al respecto.

873—

P — Cuándo fue eso?

R — Fue en los días en que supe que habían promulgado un decreto anulando la concesión de la Compañía Accesoría del Tránsito. Fue después que supe lo del decreto, que él me lo dijo.

874—

P — Cuándo organizaron y establecieron Morgan y Garrison su línea de vapores bajo la concesión de Randolph?

R — A principios de abril de 1856.

875—

P — Operaron Morgan y Garrison bajo la concesión de Randolph antes del 5 de agosto de 1856?

R — Supongo que sí, aunque esa concesión no salió a la luz pública sino hasta después que comenzaron a operar los vapores de Morgan.

876—

P — Cuándo fue que salió a la luz pública la concesión de Randolph?

— 247 —

R — Yo no tengo la fecha, pero la he visto publicada en los periódicos. ¹¹³

877—

P — Dé la fecha más aproximada que pueda.

R — No encuentro la fecha.

878—

P — Cuándo se traspasó a Morgan y Garrison la concesión de Randolph?

R — Fue después de que Randolph vino a Nueva York. Debe haber sido a mediados del verano de 1856. ¹¹⁴

879—

P — No debe haber sido a mediados del verano de 1856, o después, que Morgan y Garrison comenzaron a operar los vapores bajo la concesión de Randolph?

R — Esa fue la primera noticia que yo tuve de que operaban bajo la concesión de Randolph. Randolph salió de Nicaragua para Nueva York el 12 de mayo de 1856.

880

P — Los seis mil dólares que usted le prestó a la Compañía Accesoría del Tránsito en 1855, no eran una inversión que usted hizo para que le produjera interés?

R — No señor. Yo consideré que era sólo un préstamo por

¹¹³ Ver comentario que sigue.

¹¹⁴ Como ya se dijo, antes, la concesión a Randolph y sus socios fue publicada por *El Nicaragüense*, en español, el 1 de marzo de 1856, pero está fechada el 19 de febrero. El decreto consta de 10 artículos y está firmado por Patricio Rivas. En la página 1 del *Nicaragüense* del 30 de agosto aparece publicado el decreto No. 36 de Walker, en el que se modifica "la concesión al Sr. Charles Morgan y sus socios del 29 de febrero de 1856," la que evidentemente es una modificación de la concesión a Randolph y sus socios que se publicó el 1 de marzo.

pocos meses. Yo podía exigir su cancelación cuando quisiera.

881—

P — Sabe usted lo que quiero decir por inversión?

R — Sí señor. Yo considero que hubiera sido una inversión de mi parte si yo hubiera participado en las ganancias de la compañía.

882—

P — Por inversión quiero decir que usted prestó ese dinero para que le produjera interés, dinero que le devolverían en el futuro, en contraposición a un simple préstamo para ayudar al prestatario.

R — Era para ayudarles. Yo ese dinero ya lo tenía desde antes ganando interés en tres bancos de ahorro diferentes.

883—

P — A qué tasa de interés?

R — Al seis por ciento.

884—

P — Qué tasa le iba a pagar la compañía a usted?

R — Me dieron el siete por ciento.

885—

P — Quién le solicitó a usted ese préstamo y ultimó sus detalles?

R — A mí me enviaron a Wilmington, Delaware, para la construcción de un nuevo vapor. Estando allí conocí al *La Virgen*, que acababan de construir. A mi regreso, le informé a la compañía y recomendé que lo compraran. Me contestaron que no tenían dinero. Mr.

— 249 —

Isaac C. Lea y los demás que estaban en la oficina me dijeron que no tenían dinero. Yo les dije que era imposible que el viejo vapor *Central America* aguantara mientras se construía uno nuevo. El *Central America* estaba en muy mal estado. Les dije, que si yo tenía que regresar a Nicaragua, prefería prestarles personalmente el dinero para que compraran el vapor *La Virgen*. Les informé que se podía comprar pagando doce mil dólares de prima. Se ultimaron los detalles y al día siguiente me fui y compré el vapor.

Se repite la pregunta.

- R — Cuando hicimos ese trato se encontraban presentes varios funcionarios de la compañía, incluyendo a Mr. Isaac C. Lea y al Presidente de la compañía.

886—

P — Quién era el Presidente de la compañía?

- R — Creo que debe haber sido Mr. Ogden. El era el presidente o vice-presidente. Mr. Morgan se encontraba presente cuando ultimamos los detalles del préstamo.

887—

P — Ya fuese Mr. Ogden, Mr. Lea o Mr. Morgan, alguien le solicitó a usted ese préstamo?

- R — Nadie me lo solicitó. Yo se los ofrecí y ellos aceptaron.

888—

P — El Pagaré que ellos le entregaron a usted por ese préstamo, no se vencía a un año de plazo?

- R — No lo recuerdo. Salió de mis manos el mismo día que lo recibí y ya nunca lo volví a ver. Quiero decir que se lo entregué a mi apoderado, Mr. Birdsall.

— 250 —

889—

P — Compró usted personalmente el vapor *La Virgen*? Si así fuere, a quién y dónde lo compró?

R — Sí señor. Fui a Wilmington y se lo compré al que era capitán del barco.

890—

P — Dónde residía?

R — Entonces residía en Wilmington. El dueño vivía aquí en Nueva York, pero el Capitán actuó como su apoderado. El dueño se llamaba Johnson.

891—

P — Pagó usted algún salario o gasto de los vapores, de los que era en deber la Compañía Accesoría del Tránsito, con el dinero que le suministró a usted Morgan y Garrison?

R — Sí señor.

892—

P — Cuándo le suministraron a usted ese dinero?

R — En el primer vapor que envió Morgan, el que llegó el 16 de abril de 1856, es decir, el *Orizaba*.

893—

P — Diga usted a quién le pagó, con ese dinero, los gastos que debía la Compañía Accesoría del Tránsito, e indique cuándo se incurrieron esos gastos.

R — Le pagué a los tripulantes de los vapores y a los contratistas de leña algunas sumas que se debían desde antes del embargo.

894—

P — Diga a quiénes le pagó esas sumas que se debían desde

antes del embargo. Dé los nombres e indique las cantidades.

- R — No los puedo dar ahora, pero había unas cuarenta o cincuenta personas a quienes yo les había firmado pagarés. Algunos de esos pagarés me los enviaron de Nueva York, y otros me los llevaron personalmente. Yo cancelé los pagarés a medida que me llegaron. Algunos trabajadores regresaron después, y les pagué.¹¹⁵

895—

P — Cuándo suscribió usted esos pagarés?

- R — Inmediatamente después que embargaron los vapores. Debe haber sido en esos días.

896—

P — Todas esas cuentas por pagar están registradas en sus cuentas de la compañía?

- R — Cuando yo entregaba un pagaré, era como si hubiera dado dinero en efectivo, pero la oficina de Nueva York no me lo reconocía sino hasta que lo enviaba cancelado.

897—

P — Esos pagarés no eran únicamente certificados, de que se debía tanto por mano de obra, o lo que fuere?

- R — Sí señor.

898—

P — Examine el documento que aquí se adjunta, y que le estamos mostrando identificado como documento No. 6 de Scott, y diga si no son sus cuentas con la compañía durante el mes de enero de 1856?

¹¹⁵ Ver documento No. 10 de Scott, en el apéndice de esta obra.

R — Sí señor. Esa es la letra de mi empleado, y creo que son mis cuentas.¹¹⁶

899—

P — Había algunas cuentas por pagar, de la compañía, en el momento en que usted rindió esas cuentas? Si así fuere, cuáles eran?

R — No lo podría decir sin la carta que acompañaba a esas cuentas, en la que explicaba todos los contratos pendientes.

900—

P — Esas cuentas, identificadas como documento No. 6 de Scott, no muestran un saldo, a favor de la compañía, de diez mil cuarenta y siete dólares y sesenta y dos centavos?

R — El saldo que muestran es el de los ingresos y egresos.

901—

P — Recuerda usted algo que estuviera pendiente de pago al momento de rendir esas cuentas identificadas como documento No. 6 de Scott? Si así fuere, qué era lo que estaba pendiente de pago?

R — Sí señor. Un contrato de leña en la isla de Ometepe.

902—

P — Cuándo se hizo ese contrato, y cuándo se vencía el pago?

R — La leña se cortó en marzo o abril de 1856.

903—

P — Entonces, no se debía todavía cuando se rindieron las cuentas de enero?

¹¹⁶ Ver documento No. 6 de Scott, en el apéndice de esta obra.

Se objeta la pregunta, tanto por su contenido como por la forma en que fue hecha.

R — No señor.

904—

P — Recuerda usted algo más que haya estado pendiente de pago cuando rindió esas cuentas identificadas como documento No. 6 de Scott?

R — Sí señor. Los contratos de leña en el río. En esas cuentas no veo que se haya cancelado ninguno, por lo que esa leña debe haber estado pendiente de pago.

905—

P — Había algo más?

R — No señor. No recuerdo nada más.

906—

P — Diga con quién se hicieron los contratos de leña en el río, si se hicieron por escrito, y dónde están ahora.

R — Uno se hizo con Mr. Hollenbeck, en los Raudales del Castillo, otro con Mr. Kelly, en los Raudales de Machuca, otro con Mr. Nevil, en el río, y otro con Mr. Leith en la isla Colorado. Fueron escritos, pero no sé dónde están ahora esos contratos.

16 de mayo de 1861. Se reanudan las repreguntas por el abogado acusador.

907—

P — Examine el documento que aquí se adjunta, y que se le muestra, identificado como documento No. 7 de Scott, y diga si no son sus cuentas con la compañía en el mes de febrero de 1856.

R — Sí señor. Sí lo son.¹¹⁷

¹¹⁷ Ver documento No. 7 de Scott, en el apéndice de esta obra.

908—

P — No era bueno el crédito de la Compañía Accesoría del Tránsito en Nicaragua, hasta el momento en que el gobierno se apoderó de sus bienes?

R — Sí señor. Sí lo era.

909—

P — Era mejor que nunca?

R — Sí señor.

910—

P — Si al momento del embargo estaban algunas cosas pendientes de pago, fue eso debido al mal crédito de la compañía?

R — No señor.

911—

P — No fue siempre su costumbre, conseguir el dinero que necesitaba para cubrir los gastos, cuando éstos eran mayores que las entradas, vendiendo en Nicaragua giros contra la compañía de Nueva York?

R — Sí señor, con la excepción de una o dos ocasiones que recuerdo.

912—

P — Hasta el momento del embargo, no pudo haber conseguido en esa forma todo el dinero que quisiera, para cubrir los gastos de la compañía?

R — Lo hubiera podido hacer, en cuanto al crédito de la compañía se refiere. Sin embargo, a veces, cuando zarpaba el vapor, no había suficiente dinero en el país para vender los giros, por lo que teníamos que esperar a que llegara el siguiente vapor.

— 255 —

913-

P — Examine el documento que aquí se adjunta, y que se le muestra a usted, identificado como documento No. 8 de Scott, y diga si no es la cuenta que usted le envió a la compañía, de los giros que libró en el mes de febrero de 1856?

R — Sí señor. Esa cuenta es. ¹¹⁸

914-

P — Examine el documento que aquí se adjunta, y que se le muestra a usted, identificado como documento No. 9 de Scott, y diga si no es la cuenta que usted le envió a la compañía, de los giros que libró en el mes de marzo de 1856?

R — Sí señor. Esa cuenta es. ¹¹⁹

915-

P — Examine el documento que aquí se adjunta, y que se le muestra a usted, identificado como documento No. 10 de Scott, y diga si no es el estado general de cuentas que usted le envió a la compañía después del de febrero? Diga también si le envió a la compañía algún otro estado de cuenta después de éste?

R — Ese es el estado de cuentas que yo envié, y creo que no se envió ningún otro estado de cuentas después de ese. ¹²⁰

916-

P — Examine el documento No. 10 de Scott. Lea la partida que dice, "Certificado No. 1 a favor de F. Arana por

¹¹⁸ Ver documento No. 8 de Scott, en el apéndice de esta obra.

¹¹⁹ Ver documento No. 9 de Scott, en el apéndice de esta obra.

¹²⁰ Ver documento No. 10 de Scott, en el apéndice de esta obra.

\$38," y diga cuál era el cargo que desempeñaba Arana, lo que ganaba de sueldo, y la fecha en que completó esos servicios, por los que se le debían los \$38.

- R — Arana era un marinero en uno de los vapores, y ganaba \$30 al mes. Esos \$38 eran su salario, del 1 de marzo al 9 de abril de 1856.

917—

- P — Examine el documento No. 10 de Scott. Lea las diez partidas que siguen a la que acabamos de ver, y diga lo que hacía cada una de esas diez personas, el sueldo que devengaba, y el tiempo de trabajo que correspondía a la suma que aparece al lado de cada uno de esos nombres.

- R — H. Palma era un marinero en uno de los vapores, ganaba \$30 al mes, y la suma que aparece era su sueldo, del 1 de marzo al 1 de abril de 1856. Chilbers era un mozo de un vapor, ganaba un dólar diario, y la suma que aparece es su sueldo en abril de 1856. J. Crawford era un marinero en uno de los vapores, ganaba \$30 al mes, y la suma que aparece era por un mes de trabajo, en marzo y abril de 1856. E. Ponce era marinero, ganaba un dólar diario, y la suma que aparece es por un mes y ocho días de trabajo, comenzando el 1 de marzo de 1856. A. Limbourg era oficial en un vapor, ganaba \$60 al mes, y la suma que aparece era por un mes y ocho días, del 1 de marzo de 1856 en adelante. N. Horrod era marinero, ganaba \$30 al mes, y la suma que aparece era por un mes y cuatro días, en marzo y abril de 1856. No recuerdo qué hacía A. Sebra, ni cuánto ganaba. Supongo que la suma que aparece fue por trabajos que efectuó en marzo y abril de 1856. B. Bedford era marinero, ganaba un

dólar diario, y la suma que aparece es por trabajos que hizo en marzo y abril de 1856. J. Spencer era un mozo en uno de los vapores. No recuerdo cuánto ganaba. La suma que aparece es por trabajos que hizo en marzo y abril de 1856. E. Orrando era un marino que ganaba un dólar diario. Trabajó por 45 días, hasta el 9 de mayo de 1856.

918-

- P — Examine en esas mismas cuentas las siguientes partidas: "No. 24, T. Townsend, \$292.50; No. 53, M. A. Scott, \$200; No. 54, W. H. Scott, \$150; pagaré No. 5, a favor de C. Dougherty, \$284.20," y diga lo que hacía cada una de esas personas, lo que ganaba de sueldo, y las fechas a las que corresponden esos pagos.
- R — Townsend era el Capitán del vapor *Wheeler*, ganaba \$225 al mes, y la suma que aparece era su sueldo del 1 de marzo al 9 de abril de 1856. M. A. Scott era capataz en el taller de máquinas, ganaba \$200 al mes, y trabajó un poco antes del 9 de abril de 1856. W. H. Scott era estibador, y también era el encargado de anotar las horas que trabajaban los obreros en Punta Arenas. Ganaba \$150 al mes, y trabajó en marzo y abril de 1856.

919-

- P — Examine, en esas cuentas, los otros certificados y pagarés que le dio a los trabajadores, junto con los que ya hemos visto, desde el certificado No. 1 al No. 62 inclusive, y del pagaré No. 5 al No. 48, y diga si no corresponden todos ellos, con muy raras excepciones, a sueldos devengados por servicios prestados en los meses de marzo y abril de 1856?
- R — Sí señor. A esos meses corresponden.

920-

P — Habrá una media docena de excepciones?

R — Yo encuentro cinco o seis excepciones.

921-

P — Diga si los salarios y otras sumas que debía la Compañía Accesoría del Tránsito, que usted declaró que pagó con los fondos que recibió de Morgan y Garrison, no son los mismos que aparecen en el documento No. 10 de Scott, o están incluidos allí, en las listas de pagarés y certificados entregados?

R — Están incluidos allí. Todo lo que pagué con los fondos que recibí de Morgan y Garrison está incluido en ese documento.

922-

P — Puede usted darnos una idea de cuántas de esas partidas, que aparecen en el documento No. 10 de Scott, fueron pagadas con fondos de Morgan y Garrison?

R — No puedo, señor. Eso sucedió hace demasiado tiempo, para recordarlo.

923-

P — Cuándo comenzó usted a ser el agente de Morgan y Garrison? Dé la fecha más exacta que pueda.

R — Fue cuando era depositario y le entregué los bienes a Morgan y Garrison. Entonces fue que hicimos el primer arreglo en firme para ser su agente. No recuerdo la fecha.

924-

P — Nos podría decir en qué mes fue?

R — La primera anotación que tengo en esa agencia es del 1 de abril de 1856.

— 259 —

925-

- P — Desde qué fecha recibió usted sueldo de Morgan y Garrison?
- R — Me pagaron desde la fecha en que Walker se apoderó de los vapores, es decir, desde el 18 de febrero de 1856, hasta algún tiempo después de que los costarricenses se apoderaron de los vapores, digamos hasta mediados de febrero de 1857. También me pagaron una pequeña suma por sueldos que me debía la Compañía Accesorio del Tránsito, creo que del 1 al 18 de febrero.

926-

- P — Quién le puso fin a su agencia de Morgan y Garrison, usted o ellos?
- R — Casi no sé cómo explicárselo. Mi empleado llevó mis cuentas con Morgan y Garrison hasta como a mediados de febrero de 1857. Lo que se me debía desde esa fecha, hasta el 1 de abril de 1857, me lo pagó Morgan & Son. Pensándolo bien, ahora recuerdo que la suma que me pagó Morgan & Son cubrió hasta el 1 de abril de 1858, en vez de 1857, como dije antes.

927-

- P — Quiere decir que le pagaron su sueldo hasta el 1 de abril de 1858?
- R — Sí señor.

928-

- P — No cometió usted, entonces, un error, cuando dijo que su agencia de Morgan y Garrison se terminó en 1857? No debía usted haber dicho, 1858?
- R — No señor, en eso no estoy errado. Se lo explicaré. Después que mi empleado, Mr. Hutchinson, regresó de Nueva York, alrededor de febrero de 1857, yo tuve

— 260 —

mis dudas de si me iban a pagar de allí en adelante, pues los gastos del siguiente mes no me los pagaron a su debido tiempo. Parecía que estaban descontentos, porque yo había embargado los bienes de Morgan & Son para responder por lo que me debían, y porque Morgan & Son no me habían defendido en el juicio que la Compañía Accesoría del Tránsito inició contra mí, acusándome de estafa. Morgan & Son se habían comprometido a defenderme en ese juicio, y a pagar todos los gastos. Yo me quedé con los bienes, para garantizarme, hasta el 1 de abril de 1858. Parece que Mr. Morgan le había cedido a Mr. Garrison los bienes que antes pertenecieron a la Compañía Accesoría del Tránsito en el Istmo.

929—

P — Cómo es que le pagaron su sueldo hasta el 1 de abril de 1858, y no de allí en adelante?

R — A mí no me explicaron por qué, señor. ¹²¹

930—

P — Quién le puso fin a su agencia de Morgan y Garrison, usted o ellos?

R — Yo le consulté ese punto a un abogado, y él me dijo que la agencia dejó de existir cuando yo embagué los bienes.

931—

P — Quiere usted decir, que ni usted ni ellos hicieron nada más para terminar la agencia, fuera del embargo que usted hizo de los bienes?

¹²¹ Es obvio que fue porque los bienes pasaron a manos de Vanderbilt, pero Scott se niega a admitirlo. Ver documentos No. 11 y No 12 de Scott, y también los comentarios a las preguntas 688, 695 y 696.

R -- Así es. Nadie hizo nada más.¹²²

932-

P -- Examine el documento identificado como No. 11 de Scott, que se le muestra a usted y se adjunta al expediente, y diga si no es una copia fiel de la última carta que le escribió Mr. Garrison, mientras usted estuvo en Nicaragua?

R -- Sí señor. Dice lo mismo que la carta que recibí, y creo que es una copia fiel.¹²³

933-

P -- Ahora examine el documento que se le presenta y que se adjunta al expediente, identificado como No. 12 de Scott, y diga si no es una copia fiel de una carta que usted recibió, escrita por el demandado, Vanderbilt?

R -- Creo que esta carta es básicamente igual a la que recibí. Me parece que no iba firmada por Mr. Vanderbilt, sino que se la firmó D. B. Allen.¹²⁴

934-

P -- No iban las cartas originales de los documentos No. 11 y 12 de Scott en el mismo sobre, cuando usted las recibió?

R -- No estoy seguro que hayan llegado en el mismo sobre, ni siquiera de que hayan llegado juntas.

935-

P -- Dónde y cuándo recibió usted las originales de los documentos No. 11 y No. 12 de Scott?

¹²² La carta de Garrison del 20 de abril de 1858 contesta claramente esta pregunta en forma diferente a la de Scott. Ver documento No. 11 de Scott, en el apéndice de esta obra.

¹²³ Ver documento No. 11 de Scott, en el apéndice de esta obra.

¹²⁴ Ver documento No. 12 de Scott, en el apéndice de esta obra.

R — Llegaron en el siguiente vapor de Aspinwall a Greytown, lugar donde las recibí. Así era como llegaba el correo. Las debo haber recibido alrededor del 20 de mayo de 1858.¹²⁵

936—

P — Recibió usted una carta de crédito del demandado, Vanderbilt? Si así fuere, no estaba esa carta fechada en julio de 1858?

R — Recibí una de Mr. D. B. Allen, escrita en Punta Arenas. No recuerdo la fecha. Creo que fue cuando regresó de Costa Rica. No podría decir si fue en julio de 1858.

937—

P — No fue en el verano de 1858?

R — Allen estuvo allá en dos ocasiones. Yo recibí una carta de crédito, y sólo fue una, y por medio de ella se podría fijar la fecha.

938—

P — Dónde está esa carta de crédito? Sabe usted si se encuentra en el Estado de Nueva York.

R — Desde que la vi en Nicaragua, no la he vuelto a ver. No sé qué se hizo. No recuerdo haberla enviado ni traído a Nueva York.

939—

P — Le escribió D. B. Allen a usted, en el mes de marzo de 1858, enviándole instrucciones de que cuidara los bienes que pertenecían a la Compañía del Tránsito en el Istmo, y que no permitiera que nadie se apoderara de ellos?

¹²⁵ Ver comentarios a preguntas 688, 695 y 696.

R — El me escribió una carta así, en esa oportunidad, pero no mencionaba a la Compañía Accesoría del Tránsito.

940—

P — Le escribió Allen a usted más de una carta en 1858?

R — No recuerdo.

941—

P — Conserva usted en su poder, o bajo su control, alguna carta que le haya escrito D. B. Allen, ya sea en su propio nombre, o en nombre o representación del demandado?

R — No señor. No conservo ninguna.

942—

P — Si usted recibió cartas de Allen, qué les pasó? Las envió o las trajo al Estado de Nueva York?

R — Al revisar mis papeles, no pude encontrar ninguna. Las debo haber dejado en Aspinwall, junto con otros papeles relacionados con los asuntos de Greytown, a menos que estén en poder de Mr. Williams, en la casa número 11 de Wall Street.

943—

P — Podría usted averiguar, antes de terminar este interrogatorio, si alguna de esas cartas está en poder de Mr. Williams?

R — Si me es posible, lo haré.

944—

P — En esa carta de Mr. D. B. Allen, a que usted se refirió anteriormente, si él no mencionó los bienes que fueron de la Compañía Accesoría del Tránsito, qué fue entonces lo que dijo? Mencionó algunos bienes? En qué forma lo hizo?

R -- El mencionó los bienes que él le había comprado a Mr. Garrison, y que estaban en mi poder.

945--

P -- Le entregó él, personalmente, esa carta a usted?

R -- No señor. Esa carta me llegó en el vapor de Aspinwall.

946--

P -- No le decía él, en esa carta, a usted, que cuidara los bienes y evitara que otros se apoderaran de ellos?

R -- Creo que eso es lo que decía la carta, en resumen.

947--

P -- Solicitó usted esa carta de crédito que le dieron, o se la ofrecieron sin que usted la pidiera?

R -- Creo que yo la solicité.

948--

P -- Narre lo que ocurrió cuando le dieron esa carta de crédito.

R -- Eso sería para mí muy difícil de narrar.

949--

P -- Esa carta de crédito no fue firmada por Mr. Allen, en representación del demandado, Vanderbilt?

R -- Yo no podría decir si en ella se mencionaba ese detalle.

950--

P -- No sabe usted si se trataba de una carta de crédito de Mr. Allen, o del demandado, Mr. Vanderbilt?

R -- No sé si fue librada por C. Vanderbilt o por su apoderado, Allen.

— 265 —

951—

P — Había algún límite en la cantidad de esa carta de crédito?

R — No señor.

952—

P — Examine el documento que ahora se le muestra y que se adjunta al expediente, identificado como el No. 13 de Scott, y diga si esa es la carta original que le escribieron los comisionados a usted?

R — Sí señor. Esta parece ser. Esta es. El endoso al reverso fue escrito por mi empleado, Hutchinson.¹²⁶

953—

P — Examine el documento que ahora se le muestra y que se adjunta al expediente, identificado como el No. 14 de Scott, y diga si no es el original de su nombramiento como depositario, que usted mencionó en su declaración?

R — Sí señor. Creo que éste es. Este es el único nombramiento que recibí por escrito. Está firmado por Kewen y Alden, los comisionados nombrados en el decreto.¹²⁷

954—

P — Examine el documento que ahora se le muestra y que se adjunta al expediente, identificado como el No. 15 de Scott, pero que anteriormente fue identificado como el documento *H. F. C., J. S., 25 de abril de 1861*, y diga si no es el original de su nombramiento como tasador de los bienes de la Compañía Accesorio del Tránsito.

¹²⁶ Ver documento No. 13 de Scott, en el apéndice de esta obra.

¹²⁷ Ver documento No. 14 de Scott, en el apéndice de esta obra.

R — Este me lo entregó Mr. Alden, uno de los comisionados, y está firmado por los comisionados Mayorga, Kewen y Alden.¹²⁸

955—

P — Quién puso los endosos respectivos en los documentos No. 14 y No. 15 de Scott?

R — Esos endosos fueron puestos en esa ocasión por mi empleado Mr. Hutchinson.

17 de mayo de 1861. Continúan las repreguntas del abogado acusador.

956—

P — Diga a qué se dedicó, dónde estuvo y adónde fue, usted, desde que regresó de Nueva York a San Juan del Norte, en enero de 1856, hasta que embargaron los vapores?

R — Yo llegué a San Juan del Norte como el 5 de enero. Pocos días después fui a La Virgen y San Juan del Sur. Allí estuve a lo sumo un día, regresé a La Virgen y de allí fui a Granada. Eso fue como el 10 de enero. De Granada regresé a San Juan del Norte, antes de que llegara el vapor de Nueva York del 18 de enero. En San Juan me quedé hasta después que llegaron los pasajeros, y a eso del 22 o 23 me dirigí a La Virgen y San Juan del Sur, y después a Granada. En La Virgen estuve uno o dos días, los que aproveché para ir a San Juan del Sur y regresar. Después de eso viajé cada dos semanas. Iba a San Juan del Norte, a La Virgen y Granada, y me cruzaba a San Juan del Sur.

¹²⁸ Ver documento No. 15 de Scott, en el apéndice de esta obra.

957-

P – Cuántas veces estuvo usted en San Juan del Sur en 1855?

R – Talvez una vez al mes. No me acuerdo. Eso es lo más que podía ir, a menos que hubiera un viaje extra del vapor.

958-

P – Embargó usted los bienes de la compañía en más de una ocasión?

R – Sí señor. Dos veces. En diciembre de 1856, cuando llegaron los costarricenses, embargué los dos vapores en un esfuerzo por evitar que se los llevaran río arriba. Ese fue el primer embargo, pero no logré apoderarme de los vapores, pues se escaparon. El otro embargo fue cuando Anderson se apoderó de los vapores en el río, que fue cuando el comodoro Paulding sacó a Walker del país, en agosto de 1857.¹²⁰

959-

P – Tiene usted en su poder, o bajo su control, una copia de ese último embargo?

R – Sí señor. Sí la tengo.

960-

P – Dónde está?

R – Aquí está, entre mis papeles.

961-

P – Nos la puede mostrar?

R – Sí señor.

¹²⁰ El comodoro Paulding sacó a Walker de Nicaragua en diciembre de 1857.

962—

P — Muéstrela, por favor.

R — Aquí está. Se muestra e identifica como documento No 16 de Scott, J. S., H. F. C. ¹³⁰

963—

P — A quién le solicitó usted ese embargo?

R — Al señor B. Squire Cottrell, el Cónsul Americano en Greytown.

964—

P — Se presentó usted ante el cónsul y rindió una declaración bajo juramento?

R — Sí señor.

965—

P — Qué más se hizo en esa ocasión del embargo, además de rendir usted su declaración?

R — Fuí con el cónsul donde el comodoro Paulding, a bordo de su barco, para reclamar mis derechos sobre esos vapores, el *J. Ogden* y el *C. Morgan*. Paulding me dijo que hablaría con el cónsul, antes de decidir lo que iba a hacer. Me dijo que ese mismo día lo decidiría. Esa noche supe que le había entregado los vapores al cónsul americano. Fuí otra vez a hablar con Paulding, a bordo de su barco. Me dijo que le tuvo que entregar los vapores al cónsul americano porque había dos agentes que los reclamaban, que éramos Macdonald y yo. Le pregunté si Macdonald le había mostrado algún poder o autorización escrita, para reclamar los vapores. Entonces le mostré la declaración que yo ha-

¹³⁰ Ver documento No. 16 de Scott, en el apéndice de esta obra.

bía rendido ante Cottrell, y también le mostré mi nombramiento anterior, creo que el de Morgan y Garrison. El otro agente los reclamaba en nombre de Morgan y Garrison, como su representante. Yo también los reclamaba como agente de Morgan y Garrison. El comodoro Paulding se negó a hacer nada más al respecto. Dijo que habría que esperar a que decidieran en Washington lo que se iba a hacer. Cuando vi de nuevo al cónsul americano, éste me pidió que me hiciera cargo de los vapores, y yo le di mi palabra de honor que así lo haría. Entonces me entregaron los dos vapores en Punta Arenas. Me los entregó Mr. Brown, el primer oficial de la fragata *Susquehanna*, de la marina de guerra norteamericana. Eso fue todo lo que ocurrió en relación a ese asunto.

966—

- P — El primer embargo que usted mencionó, fue hecho al igual que el segundo, por medio de una declaración que usted rindió ante el cónsul americano Cottrell?
- R — Sí señor. Fue similar al segundo, con la diferencia de que en el primero acudimos a las autoridades de Greytown, para que se apoderaran de los vapores y me los entregaran, pero no pudimos encontrar a nadie que lo hiciera.

967—

- P — Con eso ya ha usted narrado todos los trámites que se hicieron, relacionados con los embargos que usted solicitó contra los bienes que antes pertenecieron a la Compañía Accesorio del Tránsito?
- R — Todos, con excepción de una orden del Gobierno de los Estados Unidos y del capitán Sands, de que no tuviera nada más que ver con esos vapores. Esa orden

—270—

la enviaron de Washington cuando recibieron una copia de mi declaración.

968—

P — Hizo usted subastar los bienes mencionados en la última pregunta? Si así fuere, cuándo lo hizo?

R — Sí señor. En marzo o abril de 1858.¹³¹

969—

P — Describa todos los trámites.

R — Cuando se inundó Punta Arenas, yo salvé los bienes. Es decir, cuando se inundaron las instalaciones yo recogí las cosas y trasladé todo a una milla de distancia. Esperé varios meses, a ver qué pasaba, pero como el puerto estaba cerrado, y yo no tenía dinero, decidí vender las cosas. En mi casa, en New Jersey, conservo una copia del anuncio que saqué. Lo anuncié por una semana o diez días, por medio de hojas sueltas, en español e inglés, que distribuí en Punta Arenas y Greytown. El día señalado para la subasta llegó a Punta Arenas Mr. T. J. Martin, quien era abogado y subastador, y subastó los bienes en la pensión de Mr. Craig. Yo los adquirí por cuatro mil dólares. Charles Thomas licitó. Mi primera oferta fue de cien dólares, pero Thomas pujó y me hizo llegar a un poco más de cuatro mil dólares. La venta fue en efectivo. Eso fue todo.¹³²

¹³¹ La fecha de esa subasta fue el 2 de mayo de 1859, según informó en su despacho No. 9 el encargado de negocios Thomas Bell al Secretario de Estado Lewis Cass.

¹³² En el despacho No. 9 de Bell se incluye una protesta que presentó Carlos Thomas en nombre de Charles Meier, para impedir que Scott sacara los bienes de Punta Arenas mientras no se cancelara una deuda que la Compañía del Tránsito tenía con Meier. Esa es la deuda por leña, pendiente de pago, que Scott mencionó en la pregunta 901. Ver también la pregunta 1092 y siguientes.

970—

P — Pagó usted esa cantidad? Si así fuere, diga dónde, cuándo y a quién?

R — Yo los acredité contra mi cuenta de gastos.

971—

P — Cuenta de gastos contra quién?

R — Contra los bienes que salvé, y que mencioné anteriormente.

972—

P — Quiere decir, que usted no hizo ningún pago en esa subasta, fuera de una anotación en su contabilidad?

R — Yo le pagué su comisión al subastador, y acredité el valor de la subasta en los libros, al igual que si hubiera sido dinero en efectivo. No recuerdo si acredité el valor total de la subasta, o si desconté la comisión que pagué. Para mí, esa anotación en la contabilidad era igual a que si hubiera pagado dinero en efectivo.

973—

P — Subastó usted esos bienes en su carácter de salvador, que era, de ellos? Si no fuere así, con qué autorización lo hizo?

R — Creo que lo hice en ese carácter. En el anuncio especificué que se trataba de los bienes salvados. También por haberlos tenido en mi poder durante más de un año.

974—

P — A quién le acreditó la suma que ofreció en la subasta?

R — Se la acredité a los bienes que tenía, que antes fueron de la Compañía Accesorio del Tránsito.

— 272 —

975—

P — No se la acreditó a ninguna persona ni compañía?

R — No señor.

976—

P — Dónde está el documento o libro en que usted anotó ese crédito?

R — Está en un libro de apuntes que tengo. No recuerdo si lo dejé en Aspinwall o no.

977—

P — Si no lo dejó en Aspinwall, dónde podría estar?

R — Debería estar en mi casa, en Hudson City, New Jersey.

978—

P — Si estuviere en su casa en New Jersey, nos lo podría entregar antes de terminar el interrogatorio?

R — No sé si se los podría entregar o no. Tendría que consultar con mi abogado antes de hacerlo.¹³³

979—

P — Cuál era su ocupación, antes de entrar al servicio de la Compañía Accesoria del Tránsito?

R — Yo era el Superintendente General de la *United States Mail Steamship Company* en Aspinwall. De Aspinwall pasé a Nicaragua. En Aspinwall me tocó construir un nuevo muelle para la compañía. Allí estuve entre dieciocho y veinte meses. Antes de eso, en 1850, fui Superintendente de la línea de vapores de la misma compañía en el Pacífico, en Toboga y Panamá. Antes de eso, en 1848 y 49, tuve a mi cargo la cons-

¹³³ Scott después dijo que ni siquiera apuntó nada en ningún cuaderno. Ver pregunta 1054.

trucción de los vapores *Falcon*, *Georgia* y *Ohio*. El *Falcon* lo compramos. Yo dirigí la construcción del *Falcon* para Wetmore y otros, y la del *Georgia* y del *Ohio* para George Law, Marshall O. Roberts y Edwin Crosswell, y Prosper M. y R. C. Wetmore.

980—

- P — Cuál era su ocupación antes de 1848?
R — Durante cuatro años fui superintendente de los vapores de Mr. Vanderbilt, de sus diversos vapores, barcas, transbordadores, barcasas de sondeo, vapores fluviales, etc.

981—

- P — Cuál fue su ocupación antes de eso?
R — El año anterior dirigí la construcción del vapor *Knickerbocker*, en el río North.

982—

- P — Cuál fue su ocupación antes de eso?
R — Estuve al servicio del gobierno ruso, primero dirigiendo la construcción del vapor *Kamschatka*, que fue construido en esta ciudad, y después fui ingeniero a bordo de ese vapor.

983—

- P — Cuál fue su ocupación, desde que fue mayor de edad hasta que trabajó en el *Kamschatka*?
R — A los diecisiete años de edad fui marinero a bordo del *Bellona*, un vapor que traficaba entre Nueva York New Brunswick, en New Jersey, y otros lugares. El primer año trabajé sobre cubierta, el siguiente año fui fogonero y el tercer año ingeniero, al servicio de Mr.

— 274 —

Gibbons, y continué en ese puesto de ingeniero hasta 1828 o 1829.¹³⁴

Después entré al servicio de Mr. Cornelius Vanderbilt, el demandado, y continué como ingeniero de vapores por dos años. Hasta enero de 1836 continué como ingeniero y director en la construcción de vapores, al servicio de Mr. Vanderbilt. Después entré a trabajar en la *Peoples Line of Steamboats*, en el río Hudson, donde fui superintendente y capitán del *Utica*, el *C. Vanderbilt*, el *Saratoga* y el *Emerald*.

Allí estuve hasta que comencé a trabajar en el *Kamschatka*. En ese vapor fui ingeniero y viajé a San Petersburgo, permaneciendo un año a bordo. El *Kamschatka* fue construido por William H. Brown en el astillero de Novelty Works, en esta ciudad. Ese fue el primer vapor marino en que trabajé.

984—

P — Quién le consiguió su empleo con la Compañía Accesoría del Tránsito?

R — Mr. Charles Morgan.

985—

P — No le ayudó el demandado, Vanderbilt, a conseguir ese empleo?

R — No señor. Hacía años que no lo veía.

¹³⁴ Aquí cabe observar, que desde que comenzó a trabajar Scott en el *Bellona* a los 17 años de edad, en 1824, lo hizo bajo las órdenes de Vanderbilt, pues ese fue precisamente el vapor de Mr. Thomas Gibbons que capitaneó el Comodoro, desde 1818 hasta 1829, cuando formó su propia compañía después de la muerte de Gibbons. (*The Vanderbilt Legend*, por Wayne Andrews, New York, 1941, p.9-17).

986—

P — A qué se dedicó usted, después que regresó de Nicaragua?

R — Estuve en mi casa, en Hudson City, sin empleo.

987—

P — Cuándo y cómo comenzó a trabajar, después que regresó de Nicaragua?

R — El 20 de febrero de 1860 firmé un contrato con D. B. Allen, representante de la *Atlantic and Pacific Steamship Company*, para encargarme de la agencia de esa línea en Aspinwall, y en Panamá, para los vapores del Pacífico de esa misma línea. Ese ha sido mi empleo desde entonces, y todavía lo es, pues no me han despedido.¹³⁵

988—

P — Es usted el Agente General de esa compañía en los lugares que mencionó?

R — Sí señor.

989—

P — Fué usted recomendado o sugerido a esa compañía por Vanderbilt, para que lo empleara?

R — No señor.

990—

P — Le ayudó él en alguna forma para que consiguiera su empleo en esa compañía?

¹³⁵ La *Atlantic and Pacific Steamship Company* fue organizada por Vanderbilt el 3 de octubre de 1859, cuando dejó de recibir los \$56,000 mensuales que le pagaban los de Panamá para que no les hiciera competencia. Vanderbilt era el Presidente de la compañía. (Andrew, *The Vanderbilt Legend*, p. 64).

R — La primera noticia que tuve, acerca del empleo, fue cuando Mr. Allen envió un mensajero a mi casa. Eso es todo.

991—

P — Le habló usted a Mr. Vanderbilt sobre el asunto?

R — No señor, no sobre ese asunto.

992—

P — O sobre el asunto de su remuneración?

R — Solamente lo que ya narré. Esa fue la única entrevista que tuve con él sobre cualquier asunto.

993—

P — Qué le dijo él a usted, si acaso le dijo algo, sobre su remuneración?

R — Yo lo visité, para ver si era posible ponernos de acuerdo y que me ayudara a salir de algunos bienes en Punta Arenas. El no quiso tener nada que ver con ellos. Allí mismo terminó nuestra conversación.

994—

P — No lo refirió él, entonces, adonde Mr. Allen?

R — No señor. Nada de eso.

995—

P — No dijo usted que él lo había referido adonde Mr. Allen?

R — No recuerdo haberlo dicho en esa ocasión. Hasta donde puedo recordar, yo no he dicho eso.

Se repite la pregunta.

R — Yo no he dicho eso.

— 277 —

996—

P — Nunca lo ha referido él adonde Mr. Allen, desde que usted regresó de Nicaragua? Cuando usted le mencionó su reclamo, por servicios y gastos en Punta Arenas?

R — No señor.

997—

P — Qué ocurrió entre Mr. Allen y usted, cuando él le envió ese mensajero?

R — Yo lo fui a ver al día siguiente. El me dijo que deseaba que me encargara de la agencia de la compañía en Aspinwall y Panamá. Ya antes yo le había dicho, que si no mejoraba mi salud, me regresaría a Greytown. Tenía intenciones de irme en el siguiente vapor. El me preguntó que si mi salud me permitiría encargarme de ambos lugares, Aspinwall y Panamá. Yo le contesté, que esperaba que mi salud iba a mejorar bastante con el calor del trópico.

998—

P — Qué dijeron ambos? Narre toda la conversación.

R — Mr. Allen comenzó la conversación diciendo que deseaba que yo me fuera al Istmo, a Aspinwall y Panamá. Creo que no nos cruzamos más de veinte palabras. Me dijo que me daría una carta de presentación, que la tendría lista a la hora de abordar el vapor.

999—

P — Eso fue todo?

R — Eso fue todo, señor.

1000—

P — Quién fue el primero en mencionar su sueldo en esa entrevista, usted o Mr. Allen?

— 278 —

R — Yo le pregunté cuál sería mi sueldo.

1001—

P — Qué le contestó él?

R — Me preguntó que por cuánto iría. Creo que solamente dijo que yo indicara la cantidad por la que iría.

1002—

P — Qué contestó usted, cuando él le preguntó por cuánto iría?

R — Le contesté que por quinientos dólares mensuales.

1003—

P — Qué respondió él a eso?

R — No recuerdo sus palabras exactas, pero aceptó lo que yo pedí. Lo aceptó, pues me contestó que se me darían mis instrucciones.

1004—

P — Usted ha recibido ese sueldo desde entonces?

R — Sí señor.

1005—

P — Cuándo recibió su último pago? Hasta qué fecha?

R — Hasta el 20 de abril de este año.

1006—

P — Continúa usted, actualmente, al servicio de la *Atlantic and Pacific Steamship Company*?

R — Sí señor.

1007—

P — Tiene intereses el demandado en esa compañía?

R — Sí señor, ya lo creo. A Mr. Vanderbilt le interesa mucho esa compañía.

— 279 —

1008—

P — Es usted el único agente de la compañía en Panamá?

R — Sí señor, en Aspinwall, pues la agencia en Panamá fue descontinuada.

1009—

P — Cuándo salió usted de Aspinwall, para venir a Nueva York?

R — El 5 de abril.

1010—

P — Vino usted a Nueva York con el propósito de rendir su declaración como testigo en este juicio?

R — Mis instrucciones fueron de que viniera a Nueva York en el vapor del 5, para declarar.

1011—

P — No vino usted con el propósito de ser interrogado como testigo?

R — Sí señor. Supongo que así es.

1012—

P — Quién le pidió que viniera?

R — Mr. D. B. Allen, el representante de la compañía aquí en Nueva York.

1013—

P — Tiene usted intenciones de regresar a Aspinwall, cuando termine su declaración?

R — Sí señor.

1014—

P — Cuáles son los vapores de esa línea en que usted está empleado?

— 280 —

R — Yo solamente le puedo nombrar los vapores que navegan y han navegado, en esa línea, entre Nueva York y Aspinwall, que son el *Northern Light*, *North Star*, *Ariel* y *Champion*. Esos son todos, señor.

1015—

P — Dónde y cuándo vio usted construir al *Uncle Sam*?
R — Una de las veces que regresé de Nicaragua a Nueva York. No recuerdo la fecha. La primera vez que fui a Nicaragua fue en agosto de 1853.¹³⁶

1016—

P — Dónde fue construido el *Uncle Sam*?
R — Aquí en Nueva York.

1017—

P — En qué astillero?
R — Creo que en el astillero de William H. Brown.

1018—

P — Dónde vio usted por última vez al *Uncle Sam*?
R — En San Juan del Sur, en Nicaragua, cuando Walker se apoderó de los vapores de la Compañía Accesoría del Tránsito, cuando libramos el giro para pagar el carbón.

1019—

P — Estuvo usted a bordo del *Uncle Sam* en esa ocasión?
R — No señor, no estuve.

1020—

P — Qué tan cerca estuvo usted del vapor?

¹³⁶ El *Uncle Sam* fue botado al agua en Nueva York el 28 de septiembre de 1852. (*The Panama Route*, por John H. Kemble, New York, 1972, p. 249.)

R — Unos doscientos o trescientos pies.

1021—

P — Cuándo vio usted al *Uncle Sam* por última vez, antes de esa fecha?

R — Tal vez fue en el viaje anterior a ese, pero no lo podría decir con seguridad. Yo lo había visto dos o tres veces antes, casi todas las veces que llegó a San Juan del Sur ese año.

1022—

P — Cuándo fue la última vez que usted estuvo a bordo del *Uncle Sam*?

R — No podría decir cuándo.

1023—

P — No tiene usted ninguna idea, de cuándo estuvo a bordo de ese vapor en 1855?

R — No señor, no podría decir cuándo.

1024—

P — Examinó usted la caldera, la maquinaria o el casco del *Uncle Sam* en 1855? Si así fuere, diga cuándo, y qué tan detenidamente lo hizo.

R — No señor. Sólo sé lo que me dijeron el ingeniero y el capitán del vapor, cuando conversé con ellos.

1025—

P — Alguna vez examinó usted al *Uncle Sam*, mientras estuvo en Nicaragua?

R — No señor. Mi agencia no incluía los vapores marinos.

1026—

P — De cuántas toneladas era el *Uncle Sam*?

R — No lo recuerdo, señor. ¹³⁷

1027—

P — Cuál era su calado, manga y eslora, y la fuerza de sus máquinas?

R — No lo sé, señor. ¹³⁸

1028—

P — Sabe usted, cuánto costó su construcción?

R — No sé cuánto costó construir ese vapor. ¹³⁹

1029—

P — Cuándo y dónde vio usted construir al *Cortés*, al *Pacific* y al *Brother Jonathan*, o a cualquiera de ellos?

R — Al *Cortés* lo vi en el astillero de Westervelt, al pie de la calle Ocho, creo que en 1852 o 1851, no recuerdo qué año. Al *Pacific* lo vi por primera vez en Panamá, en 1850. Ahora no me acuerdo si lo vi construir, o no. Al *Brother Jonathan* lo vi construir aquí en Nueva York. No recuerdo la fecha. ¹⁴⁰

1030—

P — Cuándo vio usted por última vez al *Cortés*, al *Pacific* y al *Brother Jonathan*, o a cualquiera de ellos?

R — Los vi en San Juan del Sur, pero no puedo dar fechas, pues operaban en años y fechas diferentes. Creo que

¹³⁷ El *Uncle Sam* era de 1,433 toneladas. (Kemble, p. 249).

¹³⁸ El *Uncle Sam* medía 235 x 35 x 22 pies, y tenía capacidad para llevar 800 pasajeros. (Kemble, p. 249).

¹³⁹ Costó \$160,000.00 (Kemble, p. 249).

¹⁴⁰ Los tres fueron construidos en Nueva York. El *Cortés* fue botado al agua el 28 de marzo de 1852, el *Pacific* el 24 de septiembre de 1850 y el *Brother Jonathan* el 2 de noviembre de 1850. (Kemble, p. 217, 222 y 241).

a todos los vi en 1856, menos al *Brother Jonathan*. Me parece que el *Brother Jonathan* ya no llegaba en 1856.¹⁴¹

1031—

P — Estuvo usted a bordo del *Cortés*, *Pacific* o *Brother Jonathan*, en 1855 o 1856? Si así fuere, diga a bordo de cuál estuvo, y cuándo.

R — Esa pregunta no la puedo contestar.

1032—

P — Examinó usted al *Cortés*, su caldera, maquinaria, casco o aparejos, mientras usted estuvo en Nicaragua? Si así fuere, diga cuándo y qué tan detenidamente lo hizo.

R — No señor. No lo examiné. Yo solamente iba de visita a los vapores, cuando llegaban.

1033—

P — Conoce usted las toneladas, longitud de manga o eslora, calado o fuerza de maquinarias, ya sea del *Cortés*, del *Pacific* o del *Brother Jonathan*, o lo que costó la construcción de cualquiera de ellos?

R — No señor.¹⁴²

1034—

P — El valor de esos vapores que usted suministró, es el valor en que se venderían en algún lugar? Si así fuere, en qué lugar sería?

¹⁴¹ El *Brother Jonathan* llegó a San Juan del Sur el 19 de marzo de 1856. Ver el documento No. 23, en el apéndice de esta obra.

¹⁴² El *Cortés* era de 1,117 toneladas, media 220 x 22 x 17 pies y costó \$198,000.00. El *Pacific* era de 1,004 toneladas, media 225 x 30 x 19 pies y costó \$100,000.00. El *Brother Jonathan* era de 1,360 toneladas, media 221 x 36 x 14 pies y costó \$190,000.00. (Kemble, p. 217, 222 y 241).

R — El valor que yo dí, fue el que tendrían esos vapores en San Francisco, pues ése es el único mercado para vapores en el Pacífico.

1035—

P — Los valores que usted dio, son los que considera que tendrían en San Francisco?

R — Sí señor.

1036—

P — Cuánto valía el *Brother Jonathan*, cuando era nuevo?

R — Supongo que valdría unos cien mil dólares.

1037—

P — Cuánto valía el *Pacific*, en enero de 1854?

R — No recuerdo. Yo oí hablar de su venta, pero no recuerdo.

1038—

P — No lo había usted visto, para entonces?

R — Sí señor. Lo vi en San Juan del Sur, en 1853. Fue cuando iba a Panamá, a que le arreglaran las tuberías. Hacía agua. Tuvo que ir a que le arreglaran el casco.

1039—

P — Podría usted decir lo que valía en cualquier época, en 1854?

R — No señor. No puedo.

1040—

P — Cuánto valía el *Cortés*, en enero de 1856?

R — Yo diría que unos noventa mil dólares.

— 285 —

1041—

P — Cuánto valía el *Uncle Sam*, en enero de 1854?

R — No lo puedo decir.

1042—

P — No lo había usted visto, para entonces?

R — No supe cuánto valía entonces. En esa época no se vendían vapores allá.

1043—

P — Puede usted dar el valor del *Cortés*, o del *Brother Jonathan*, en enero de 1854?

R — No señor.

1044—

P — Cuánto valía el *Pacific*, en enero de 1856?

R — No recuerdo, señor.

1045—

P — Cuánto valía el *Uncle Sam* cuando estaba nuevo?

R — Valía como doscientos mil dólares.

1046—

P — Cuánto valía el *Cortés* cuando estaba nuevo?

R — Ya se lo dije antes, que no creo poderle dar su valor.

1047—

P — Cuánto valía el *Brother Jonathan*, en enero de 1856?

R — Para contestar esa pregunta tendría que referirme a los valores que dí en mi declaración.

1048—

P — No puede usted decir cuál era el valor del *Brother Jonathan* en 1856?

R — No señor. No lo puedo decir. Usted me confunde, poniendo cuatro vapores juntos. Ya dije que cuarenta o cincuenta mil dólares.

1049—

P — Cuánto valía el *Uncle Sam*, en 1856?

R — Cien mil dólares.

1050—

P — Cuánto valía el *Pacific* cuando estaba nuevo?

R — Como ciento veinticinco mil dólares.

1051—

P — Cuál valía más, en enero y febrero de 1856, el vapor *Brother Jonathan* o el *San Carlos*?

R — El vapor *San Carlos* valía el doble del *Brother Jonathan*, en esa fecha. El *San Carlos* era de hierro y el otro de madera. El *San Carlos* estaba en perfectas condiciones, mientras que al otro le pesaban muchos años sobre sus hombros.

1052—

P — Cuándo fue la última vez que usted estuvo en San Francisco?

R — En 1850.

18 de mayo de 1861. Continúan las repreguntas del abogado acusador.

1053—

P — Fue usted a Hudson City, New Jersey, después del interrogatorio de ayer?

R — Sí señor.

— 287 —

1054—

- P — Podría usted decirnos hoy, si la anotación del crédito que usted hizo, por la suma que licitó en la subasta de los bienes salvados por usted en Nicaragua, se encuentra en Hudson City, o en Aspinwall?
- R — Encontré que no hice ninguna anotación, ni acredité nada.¹⁴³

1055—

- P — Averiguó usted, si algunas de las cartas o documentos que anteriormente dijo podían estar en poder de Mr. Williams, en la casa No. 11 de Wall Street, se encuentran en poder de Mr. Williams?
- R — Hoy, no sé nada más de lo que sabía cuando lo dije. Fui a ver a Mr. Williams, pero él no las pudo encontrar, y tampoco pudo decirme si las tenía o no.¹⁴⁴

1056—

- P — Examine el documento que ahora se le muestra y se adjunta al expediente, identificado como el No. 17 de Scott, y diga si no es una carta que usted envió, en su fecha, al señor A. F. Conklin, de Nueva York. Si así fuere, diga si la suma de dinero que menciona en esa carta no es la misma que usted dijo que le dejó el general Goicouría?
- R — Sí señor. Es la misma.¹⁴⁵

1057—

- P — No recuerda usted, si esa cantidad se la dejó en dos

¹⁴³ Ver preguntas 968-978.

¹⁴⁴ Ver la pregunta 942

¹⁴⁵ Ver el documento No.17 de Scott, en el apéndice de esta obra. También las preguntas 524-528 y 536.

tantos, el primero de tres mil dólares, y un poco después el resto?

R — Yo solamente recuerdo que me entregó dinero una vez.

1058—

P — No fue alrededor del 24 de febrero de 1856, o en esa fecha, que usted recibió la cantidad mencionada en el documento No. 17?

R — Sí señor. Debe haber sido alrededor de esa fecha.

Terminan las repreguntas.

20 de mayo de 1861. Se reanuda la declaración. Preguntas del abogado defensor.

1059—

P — Cuando el capitán Baldwin, del *Brother Jonathan*, deseaba obtener carbón del que había a bordo del *Daylight* en San Juan del Sur, conforme usted declaró anteriormente, nadie sugirió ir a Granada para conseguir el permiso de Walker? Si así fuere, diga qué ocurrió.¹⁴⁶

R — Yo ofrecí ir a Granada, a conseguir el permiso de Walker para que pudieran tomar el carbón, pero el capitán Baldwin dijo que eso tomaría demasiado tiempo.

1060—

P — Consultó usted con alguien de la Compañía Accesoría del Tránsito, sobre la conveniencia de entregarle el carbón a Baldwin? Si así fuere, narre lo que ocurrió.

¹⁴⁶ El abogado defensor corrige aquí el nombre del vapor, que antes erradamente habían llamado *Uncle Sam*. Ver la pregunta 257 y comentario.

R — Yo le pregunté al juez Cushing si él me aconsejaba entregar el carbón. El me contestó que no lo hiciera, a menos que tuviera la autorización del gobierno, o la del general Walker en nombre del gobierno.

1061—

P — Sabe usted si el giro librado para pagarle al capitán Wilson le fue entregado a él, o fue cambiado en San Juan del Sur?

R — Yo no sé nada al respecto.

1062—

P — Usted dijo que vio cuando le entregaban sus boletos a los emigrantes, en las oficinas de la Compañía del Tránsito en Nueva York, en diciembre de 1855. Volvió usted a ver, después, a algunos de esos emigrantes a quienes les entregaron boletos? Si así fuere, dónde los vió?

R — Los vi a bordo del vapor, y después los vi en Granada, en el ejército de Walker.

1063—

P — Había alguna diferencia entre los boletos de esos emigrantes y los boletos de los pasajeros que iban a California? Si así fuere, diga en qué consistía la diferencia.

R — Los boletos para California eran boletos impresos en papel, y terminados de llenar a mano. El boleto para Nicaragua era sólo una tarjeta con el nombre del individuo que iba a Nicaragua, y no tenía nada impreso.

1064—

P — Al salir de Nueva York en aquella ocasión el *Northern Light*, en diciembre de 1855, se hizo alguna inspec-

ción de los pasajeros? Si así fuere, diga con qué resultado, y narre la participación que usted haya tenido, si acaso tuvo alguna.

- R — Se hizo una inspección. El *Northern Light* fue llevado junto a la isla Governor, bajo los cañones de un guardacostas americano. Allí se le ordenó anclar, y el capitán del guardacostas subió a bordo, ordenándole al capitán Tinklepaugh, del *Northern Light*, que permaneciera allí mientras registraban el barco, para ver si iban filibusteros, armas o municiones a bordo. Registraron el barco. Yo ayudé a registrarlo, con los oficiales y tripulantes del vapor. Encontramos muchos pasajeros clandestinos que iban a Nicaragua. Unos doscientos cincuenta tenían boletos como los que describí, es decir, tarjetas con sus nombres, pero otros tantos no tenían boleto de ninguna clase.¹⁴⁷

1065—

- P — Qué hicieron con los pasajeros que no tenían boletos?
- R — A todos los enviaron a tierra, en Jersey City y Nueva York, con excepción de unos pocos que se nos escabulleron.

1066—

- P — Había usted visto a alguno de esos que enviaron a tierra, en algún lugar de Nueva York, antes de que abordaran el vapor? Si así fuere, diga dónde y bajo qué circunstancias los vio.
- R — Sí señor, los había visto en una venta de cigarros, frente al Hotel St. Nicholas, en un salón situado al fondo de la venta. Dos o tres señores me visitaron en el hotel,

¹⁴⁷ Ese incidente del *Northern Light* se mantuvo en la primera página de los diarios de Nueva York por algunos días.

y me pidieron que fuera a la casa de enfrente a explicarle a unos amigos la situación de Nicaragua. Uno de esos señores era el Mayor, o Coronel Hall, de Brooklyn. Los acompañé a la venta de cigarros, donde encontré unas veinte o treinta personas conversando sobre Nicaragua. Les expliqué la situación del general Walker y lo que había ocurrido antes de mi partida. A algunos de ellos me los encontré después a bordo del *Northern Light*, sin boletos, cuando hicimos el registro que mencioné anteriormente.

1067—

P — Se encontró con que algunos de esos individuos estaban provistos de tarjetas para Nicaragua?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — Sí señor, uno o dos de ellos. No puedo dar sus nombres, pero los reconocí.

1068—

P — Vio usted, después, en Nicaragua, a alguno de esos individuos que se encontró en la venta de cigarros? Si así fuere, a qué se dedicaban en Nicaragua?

R — Sí. Vi al coronel Hall y a otros dos. El coronel Hall servía en el ejército de Walker, en el que ocupaba un puesto en la Intendencia.

1069—

P — Qué observó usted, en relación a la venta de cigarros que mencionó?

R — Parecía ser un local para las reuniones de esos oficiales y otras personas, el coronel Hall, el capitán Williamson y otros.

— 292 —

1070—

- P — Sabe usted qué se hicieron los doscientos cincuenta individuos con tarjetas, que usted dijo que encontraron en el *Northern Light*, después que llegaron a Nicaragua?
- R — Abordaron un vapor del río y se dirigieron a Granada. Yo los acompañé, y vi cuando se enrolaban en el ejército del general Walker.

1071—

- P — Después de eso, vio usted a algunos pasajeros de Nueva York, o Nueva Orleans, provistos de tarjetas similares?
- R — Sí señor. Algunos llegaban con tarjetas; otros iban a cargo de un capitán de reclutas, que llevaba una carta del agente de la compañía en Nueva Orleans o Nueva York. No se les ponía ningún tropiezo en el camino, con tal que fueran con el guía apropiado.

1072—

- P — Anteriormente, usted narró que Spencer le dijo que "les habían prometido cuarenta o cincuenta mil dólares." Haga el favor de indicar si Spencer le manifestó quién había hecho esa promesa, y a quién le había sido hecha.
- R — El me dijo que el Gobierno de Costa Rica se los había prometido a él y a Webster. También dijo que temía que le darían el dinero a Webster, y que él, Spencer, se quedaría sin su parte.

1073—

- P — Le dijo dónde le habían hecho esa promesa?

R — Me dijo que se la habían hecho antes de salir de San José.

1074—

P — Mencionó Spencer al Ministro de Costa Rica en Nueva York, o Washington?

R — Me dijo que el convenio para emplear las fuerzas costarricenses se había hecho ante el Ministro de Costa Rica en Washington.

1075—

P — Anteriormente, usted dijo, que si Mr. Allen hubiera tratado de interferir con los bienes cuando llegó a Nicaragua, usted lo hubiera sacado de allí. Haga el favor de explicar lo que quiso decir con eso, y diga si ya antes usted había sacado a alguien de allí.

Se objeta la primera parte de la pregunta, por ser impropcedente, y el resto por insinuar la respuesta.

R — Primero llegó Mr. Miller y trató de apoderarse de los vapores. Ya había logrado subir a bordo, pero yo lo eché. Mr. Miller era un ingeniero de ferrocarriles. Dijo que llegaba con autorización de Mr. Vanderbilt, para apoderarse de los vapores. Yo no le di ningún valor a esa autorización. Después llegó Mr. Webster, a tratar de apoderarse. Llegaron cinco individuos e intentaron desembarcar junto al vapor *Morgan*, pero yo se los impedí, amenazándolos con disparar, y se retiraron. Mr. Allen llegó en la misma forma y trató de subir a bordo del *Morgan*, pero yo le ordené que se fuera. El insistió. Yo le dije que no se lo permitiría, ni a él ni a nadie. Me contestó que deseaba hablar conmigo, que no intentaba subir a bordo del vapor a la fuerza,

sino que buscaba conseguir transporte en el río. Yo le sugerí que fuera al embarcadero de las lanchas y que allí hablaría con él.¹⁴⁸

1076—

P — Para quién cuidaba usted los bienes entonces?

R — Los cuidaba para mí mismo, para garantizar mi pago.

1077—

P — Alguna vez hizo usted algún reclamo o demanda contra Mr. Vanderbilt, en cualquier forma que sea, por sus servicios en Punta Arenas después de que fue nombrado depositario por el Gobierno de Nicaragua.

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — No señor.

1078—

P — Qué quiso usted decir con la palabra *demanda*, que usó anteriormente cuando se refería al asunto de su compensación durante veinte meses?

R — Lo que quise decir, es que fui donde Mr. Vanderbilt para preguntarle si podía disponer de los bienes que

¹⁴⁸ William L. Miller se presentó en San Juan del Norte el 17 de marzo de 1858, con una autorización de Vanderbilt para posesionarse de los bienes y vapores que fueron de la Compañía del Tránsito. Al siguiente día se apropió de los vapores *Morgan* y *Ogden*, pero Scott lo sacó de allí a la fuerza ocho horas más tarde. Miller pidió auxilio al capitán Sands, de un buque de guerra norteamericano surto en la bahía, y al cónsul Cottrell, pero no lo consiguió por lo que en un par de días se marchó a Aspinwall. Pronto regresó y el 10. de abril se posesionó otra vez de los vapores, con la ayuda de dos compañeros armados, pero Scott de nuevo lo sacó de allí a la fuerza. Scott se negaba a entregar nada mientras no le pagaran lo que le debían. Todo eso sucedió antes de la llegada de Daniel B. Allen, la cual se narró en el comentario de la pregunta 688. (Información enviada por el encargado de negocios Cottrell al Departamento de Estado, que se conserva en los Archivos Nacionales en Washington y está copiada en el microfilm T-348, rollo 3).

tenía en Punta Arenas. El me contestó que él no quería tener nada que ver con ellos.

1079—

P — Le solicitó usted a él algo, como si él se lo debiera a usted?

R — No señor, no fue así.

1080—

P — Usted dijo, anteriormente, que Hosea Birdsall le pidió la entrega de los bienes que usted tenía en el Istmo y que fueron de la Compañía Accesorio del Tránsito. Haga el favor de indicar, detalladamente, las condiciones que usted le impuso a Mr. Birdsall para entregarle los bienes, si es que acaso le impuso alguna.

R — En primer lugar, yo le ofrecí entregarle todos los bienes, con tal de que él asumiera todas mis responsabilidades, y se arreglara conmigo para librarme de todas mis obligaciones con la Compañía Accesorio del Tránsito.

1081—

P — A qué responsabilidades se refiere usted?

R — Yo me consideraba obligado con la compañía, y también con el Gobierno de Nicaragua, por ser yo el depositario.

1082—

P — Exigió usted el consentimiento del Gobierno de Nicaragua para ese arreglo?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — Sí señor. A mí me informaron acerca de mis obligaciones cuando acepté ser depositario.

— 296 —

1083—

- P — Usted habló, anteriormente, de un proyecto para obstruir el río Colorado, con el propósito de aumentar el volumen de agua del San Juan y mejorar así el puerto de Greytown. Haga el favor de decir si esa empresa, tal como intentaban hacerla, hubiera sido una obra costosa y de gran magnitud, o no?
- R — Hubiera costado mucho dinero. Hubiera sido, que yo sepa, el río más grande que jamás se hubiera represado.¹⁴⁹

1084—

- P — Hubiera sido posible conseguir en Nicaragua, o en cualquier otra parte, un contrato con personas responsables, para hacer esa obra a un precio determinado?
- Se objeta por insinuar la respuesta
- R — Nunca he sabido de nadie que haya ofrecido hacerla por contrato cerrado.

1085—

- P — Anteriormente, usted dio el valor que, a su juicio, tenían los bienes que usted y otras personas inventariaron en el Istmo, y de los cuales se apoderó el Gobierno de Nicaragua. Esas sumas que usted estimó, las basó en el uso que se les daba a las cosas, o en el valor que tendrían en caso de venderse?
- Se objeta por insinuar la respuesta.
- R — El valor lo basé en el uso que se les daba, que les daba la Compañía Accesoría del Tránsito, y no en lo que producirían en caso de venderse.

¹⁴⁹ Ver preguntas 802-807.

1086—

P — Las cuentas que usted presentó, y que se identificaron como los documentos Nos. 6, 7, 8, 9 y 10, son cuentas de transacciones en efectivo solamente, o son de todas las transacciones que usted hizo para la Compañía en el Istmo?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — Son las cuentas de las transacciones en efectivo.

1087—

P — Muestran, esas cuentas, las cantidades que la Compañía Accesoría del Tránsito debía en el Istmo, por salarios, etc., y que en realidad no pagó?

Se objeta la pregunta por insinuar la respuesta.

R — No señor, no muestran eso.

1088—

P — Puede usted suministrar alguna cuenta de las sumas que la Compañía Accesoría del Tránsito debía en el Istmo, por salarios de marineros y trabajadores, y que usted no haya pagado?

R — Yo podría hacerlo, si tuviera mis libros, los que le devolví a Mr. Isaac C. Lea y a Morgan.

1089—

P — Puede usted decir la cantidad aproximada de dinero que la Compañía Accesoría del Tránsito debía en el Istmo, por salarios de marineros y trabajadores, etc., que usted no haya en realidad pagado y que haya incluido en las cuentas que rindió?

Se objeta la pregunta.

R — No me es posible recordarlo sin la ayuda de mis libros, que le envié a Charles Morgan & Son, con excepción de una cuenta de Charles Alger por dos mil quinientos o dos mil seiscientos dólares, que hasta la fecha no se ha pagado.¹⁵⁰

1090—

P — Lea esta carta del Vice Presidente de la Compañía, J. D. P. Ogden, fechada el 18 de agosto de 1853, que ahora se le muestra, y diga quién y cuándo se la entregó a usted?

R — Me la entregó personalmente Mr. Ogden, creo que en agosto de 1853, cuando fui por primera vez a Nicaragua. Mr. Ogden era entonces Vice Presidente de la Compañía Accesoría del Tránsito, y ésta es la carta original con mis instrucciones. Me la entregó antes de salir para el Istmo, a encargarme de la agencia de la compañía.

La carta con las instrucciones se identifica como el documento No. 18 de Scott y se adjunta al expediente.¹⁵¹

1091—

P — Hubo algún cambio importante en su agencia antes de extenderla a todo el Istmo, según usted mencionó en su declaración?

(La respuesta a esta pregunta no aparece en el impreso original en inglés.)

Se reanudan las repreguntas del abogado acusador.

¹⁵⁰ En la transcripción en inglés dice Charles Alger, pero evidentemente se refiere a Charles Meir (Meyer). Ver preguntas 901 y 1092, además del comentario a la 969.

¹⁵¹ Ver el documento No. 18 de Scott, en el apéndice de esta obra.

1092—

P — Por qué era la deuda de Meyer?

R — Por mas de seiscientas *cuerdas* de leña que se cortaron en la isla de Ometepe.¹⁵²

1093—

P — Cuándo le entregaron a usted esa leña? Cuándo terminaron de entregársela?

R — Un poco antes de que Walker se apoderara de los vapores.

1094—

P — Alguna vez le reclamó Meyer, a usted, el pago de esa leña? Si así fuere, no fue la primera vez que lo hizo, sino hasta después que Walker se apoderó de los vapores?

R — No recuerdo que me haya presentado la cuenta antes de que se apoderaran de los vapores.

1095—

P — Fuera de las cuentas incluidas en los documentos Nos. 6, 7, 8, 9 y 10 de Scott, le presentó usted alguna vez a la Compañía Accesoría del Tránsito alguna otra cuenta de negocios de la compañía, que perteneciera a los mismos períodos que cubren esas cuentas?

R — Yo no presenté ninguna otra cuenta adicional, fuera de los datos contenidos en los pagarés, que no se encuentran entre las cuentas aquí presentadas.

¹⁵² Una *cuerda* (o *cord*) es la cantidad de leña arpillada que ocupa un espacio de 4 x 4 x 8 pies, o sea, 128 pies cúbicos.

1096—

- P — Diga cuándo fue que Mr. Allen llegó a bordo del *Morgan*, y si trató de posesionarse del vapor.
- R — No tengo la fecha, pero debe haber sido en la primavera de 1858. Vi que se acercaba una lancha junto al vapor, y que en ella iba Mr. Allen. Yo dije que ya había sido atacado antes, él dijo que deseaba verme y yo le dije que fuera al muelle; que si trataba de apoderarse del vapor, yo dispararía a matar al primero que subiera a bordo. El dijo que iría al embarcadero. Una vez en el embarcadero, me comunicó que deseaba ir a Granada, pues tenía un asunto que tratar con el gobierno. Quería saber si yo le podía facilitar un vapor que lo llevara.¹⁵³

1097—

- P — No le contó cuál era el asunto que tenía con el gobierno? Si así fuere, cuál era ese asunto?

Se objeta la pregunta.

- R — Me contó que llevaba una cantidad de oro, para pagarle al gobierno una concesión del tránsito que esperaba conseguir.

1098—

- P — Dónde se encontraban Miller y Webster, en la ocasión en que usted los mencionó en su declaración?
- R — Menos de dos meses antes de que llegara Mr. Allen, se encontraban en Punta Arenas.

1099—

- P — Alguna vez vio usted otra clase de boletos entre los

¹⁵³ Ver pregunta 688 y su comentario.

pasajeros, fuera de las dos clases que describió: Las tarjetas que llevaban los filibusteros o emigrantes, y y los boletos de los pasajeros a California?

R — No que yo recuerde.

1100—

P — Alguna vez obtuvo usted una cuenta exacta de todo lo que se debía en concepto de salarios de marineros y trabajadores, en el Istmo de Nicaragua, al momento en que el gobierno se apoderó de los bienes?

R — A Mr. Charles Morgan se le envió una cuenta que incluía lo que me debían a mí en concepto de sueldo, y también incluía lo que se debía sobre los contratos de leña y todo lo demás. No puedo precisar las cantidades.

Se certifica, que los documentos que aquí se adjuntan e identifican, respectivamente, como los Nos. 19, 20 y 21 de Scott, son cuentas presentadas por el testigo a la Compañía Accesoría del Tránsito. Estas las entrega el abogado acusador, a petición del abogado defensor.¹⁵⁴

JOSEPH N. SCOTT.

Prestado el juramento de ley y suscrito, ante mí, hoy 20 de mayo de 1861. Charles T. Morson, Notario Público.

¹⁵⁴ Ver documentos Nos. 19, 20 y 21, en el apéndice de esta obra.

A P E N D I C E

DOCUMENTO No. 1 DE SCOTT

RESOLUCION DE LA JUNTA DIRECTIVA DE LA COMPAÑIA ACCESORIA DEL TRANSITO EN REUNION DEL 30 DE ENERO DE 1856, NOMBRANDO A JOSEPH N. SCOTT UNICO REPRESENTANTE DE LA COMPAÑIA EN EL ISTMO DE NICARAGUA.

Considerando, que las agencias de la compañía en La Virgen y San Juan del Sur han sido abolidas, por una resolución de la Junta Directiva el día de hoy —

Se resuelve, que por este medio se nombra al señor Joseph N. Scott, único representante de la compañía en el Istmo, y se le dan instrucciones al Presidente de la compañía para que notifique al señor Scott que tome posesión el 1 de marzo, o tan pronto le sea posible después de esa fecha, de los libros y bienes de las agencias de la compañía en La Virgen y en San Juan del Sur, entregando los recibos correspondientes a los señores Cushing y Fitzgerald; y que se haga cargo de la administración de toda la ruta del tránsito en el Istmo, nombrando los empleados que se encarguen de la contabilidad, y atendiendo los asuntos en ambas terminales y en La Virgen, en la forma que él estime conveniente para favorecer los intereses de la compañía.

El Presidente debe, además, enviarle una copia de esta resolución al señor Scott.

Certifico, que la anterior es una copia fiel del considerando y resolución aprobados por la Junta Directiva de la Compañía Accesoría del Tránsito, en su reunión del 30 de enero de 1856. Isaac C. Lea, Secretario.

DOCUMENTO No. 2 DE SCOTT

RESOLUCION DE LA JUNTA DIRECTIVA DE LA COMPAÑIA ACCESORIA DEL TRANSITO, EN REUNION DEL 30 DE ENERO DE 1856, ABOLIENDO AGENCIAS EN SAN JUAN DEL SUR Y LA VIRGEN.

Se resuelve, que las agencias de la compañía en La Virgen y San Juan del Sur sean abolidas, y por este medio lo son, desde el próximo 1 de marzo, y se le dan instrucciones al Presidente de la compañía para que se lo notifique a los agentes, señores Cushing

— 305 —

y Fitzgerald, y les ordene entregarle el dinero y demás bienes de la compañía, junto con los libros y papeles de las agencias, a su representante, el señor Joseph N. Scott, recibiendo de él recibos en duplicado.

Al Presidente, además, se le dan instrucciones de enviarle a cada uno de los agentes una copia de esta resolución.

Certifico, que la anterior es una copia fiel de una resolución aprobada por la Junta Directiva de la Compañía Accesoría del Tránsito, en su reunión del 30 de enero de 1856. Isaac C. Lea, Secretario.

DOCUMENTO No. 3 DE SCOTT

CARTA DE THOMAS LORD, PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA ACCESORIA DEL TRANSITO A JOSEPH N. SCOTT, FECHADA EN NUEVA YORK EL 22 DE DICIEMBRE DE 1855, INDICANDOLE QUE SE ENCARGUE DE LA ADMINISTRACION DE TODA LA RUTA DEL TRANSITO EN NICARAGUA.

Oficinas de la Compañía Accesoría del Tránsito,
Nueva York, 22 de diciembre de 1855.

Señor Joseph N. Scott,
Representante de la Compañía del Tránsito.

Estimado Señor:

Conforme nuestra conversación sobre la materia, me permito solicitarle que al regresar al Istmo se haga cargo de la dirección de todo el tránsito, e imparta las instrucciones necesarias para cargar los carros, mulas, etc., en la forma que usted considere conveniente, para reducir al mínimo posible el tiempo empleado en el transporte, de La Virgen a San Juan del Sur y viceversa.

Además, usted se servirá dirigir la construcción del muelle en San Juan del Sur, para que se complete esa obra lo más pronto posible, nombrando y despidiendo los empleados conforme usted considere conveniente para favorecer los intereses de la compañía. Se sobreentiende que usted tendrá libertad para asesorarse en el Istmo, de los señores Cushing y Fitzgerald, a quienes ya

les escribí solicitando que le den a usted su cooperación, lo cual estoy seguro que harán.

Sinceramente,

Thomas Lord, Presidente de la Compañía Accesoría del Tránsito.

DOCUMENTO No. 4 DE SCOTT

CERTIFICADO DE ENTREGA DEL VAPOR *J. N. SCOTT*
FIRMADO POR S. A. LOCKRIDGE, EN PUNTA ARENAS,
EL 5 DE MARZO DE 1857.

Punta Arenas, 5 de marzo de 1857.

Por medio de este documento certifico, que hoy le entregué al señor Joseph N. Scott, en su carácter de representante de los señores Morgan & Son, el vapor fluvial *J. N. Scott*, el que fue tomado a la fuerza en este lugar, por un grupo armado de costarricenses, bajo el mando de S. M. Spencer, el 24 de diciembre pasado, y recientemente fue recuperado por mí en los Raudales del Castillo, bajo el fuego de las armas costarricenses.

S. A. Lockridge, Representante de los Emigrantes de Nicaragua y Comandante en el río San Juan.

William H. Mills, Testigo.
Joseph Scott, hijo, Testigo.

DOCUMENTO No. 5 DE SCOTT

CARTA DE THOMAS LORD, PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA ACCESORIA DEL TRANSITO, A JOSEPH N. SCOTT, REPRESENTANTE DE LA COMPAÑÍA EN PUNTA ARENAS, FECHADA EN NUEVA YORK EL 20 DE SEPTIEMBRE DE 1855, DANDOLE INSTRUCCIONES SOBRE VENTA DE ARMAS AL GOBIERNO DE NICARAGUA.

Nueva York, 20 de septiembre de 1855.

Señor Joseph N. Scott,
Representante en Punta Arenas.

— 307 —

Estimado Señor:

Cuando le cancele sus cuentas a los capitanes de los barcos madereros fletados por A. H. Cole & Co., haga el favor de tomar en consideración que la carga del bergantín *Rufus Soule* es a \$16 por millar, y la de la barca *A. B. Sturgis* a \$15 por millar. A su debido tiempo se le informará el flete del siguiente cargamento.

Le adjunto una factura de armas y municiones, las que tengo entendido que usted se propone vender al estado. Mr. White dice que les debe cobrar el doble del valor de factura, pues no van a querer pagarlo en efectivo, sino cargarlo a la cuenta.

Me suscribo de usted, atto. s. s.,

Thomas Lord.

DOCUMENTO No. 6 DE SCOTT

CUENTAS GENERALES DE LA COMPANIA ACCESORIA
DEL TRANSITO CON SU AGENTE JOSEPH N. SCOTT,
CORRESPONDIENTES AL MES DE ENERO DE 1856.

No. Fecha		Débitos
	<i>Enero</i>	
1 - 31	- Traslado de saldo por pagar en diciembre	1,932.14
31	- Pago de las cuentas en enero del agente W. Seamen en el Castillo:	
31	- Pago a J. E. Hollenbeck, por llevar el vapor <i>Clayton</i> a Punta Arenas	20.00
5	- Pago de planilla de estibadores	10.00
5	- Pago de planilla del vapor <i>J. M. Clayton</i>	15.00
18	- Pago de planilla de estibadores	5.00
31	- Pago por abrir zanja	16.67
31	- Pago de manutención del agente W. Seamen	31.00
31	- Pago del sueldo de enero del agente W. Seamen	166.66
31	- Pago a Elario por cuatro días de trabajo	8.00
		272.33
		Pasan

Vienen

2 - 15	- Pago a Masado, por 2½ cuerdas ¹ de leña	15.00
3 - 18	- Pago de factura de M. Eastman por tejas, etc. y por cobertizo para vehículos en el Castillo	118.75
4 - 18	- Pago de factura de leña a A. Britton	107.00
5 - 23	- Pago a J. Williams por 5 y ¾ cuerdas de leña	34.50
6 - 29	- Pago a J. E. Hollenbeck, a cuenta de leña	600.00
7 - 29	- Pago a Narsado por 8 cuerdas de leña	48.00
8 - 31	- Pago de planilla del vapor <i>H. L. Bulwer</i>	271.00
9 - 31	- Pago de planilla del vapor <i>J. L. White</i>	371.50
10 - 31	- Pago de planilla del vapor <i>C. Morgan</i>	435.50
11 - 31	- Pago a C. Meur, del saldo que se le debía por leña y madera	2,883.00
	- Menos lo que le corresponde al muelle de La Virgen	429.00
		2,454.00
12 - 31	- Pago de sueldo y manutención del Jefe de Equipajes, Lockhart	122.00
13 - 31	- Pago de sueldo de H. Burton, práctico del puerto	50.00
14 - 31	- Pago de las siguientes planillas en Punta Arenas:	
14 - 31	- Estibadores para descargar el <i>Northern Light</i>	32.77
14 - 31	- Mano de obra en trabajos en Punta Arenas	233.00
14 - 31	- Mano de obra en reparación del vapor <i>Morgan</i>	26.00

¹ Una cuerda es igual a 128 pies cúbicos de leña.

Pasan

Vienen		
14 - 31	- Mano de obra en reparación del vapor <i>White</i>	66.68
14 - 31	- Mano de obra en reparación del vapor <i>Clayton</i>	223.70
14 - 31	- Mano de obra en reparación del vapor <i>Bulwer</i>	30.00
14 - 31	- Construcción del vapor nuevo	432.50
14 - 31	- Mano de obra en trabajos viales en Punta Arenas	145.80
14 - 31	- Estibadores para descargar el <i>Star of the West</i>	35.17
14 - 31	- Salarios en departamento de administración	200.67
15 - 31	- Pagos por alquiler de lanchas, planilla de P. Clemenson en La Virgen	303.20
16 - 31	- Pago de planilla de trabajadores en el muelle de San Juan del Sur en enero	662.89
31	- Cancelando saldo de provisiones en enero	125.91
31	- Cancelando saldo en cuentas de enero del vapor <i>E. L. Hunt</i>	718.34
31	- Cancelando saldo en cuentas de enero del vapor <i>H. L. Routh</i>	353.56
31	- Cancelando saldo en cuentas de enero de los vapores del lago	888.34
31	- Cancelando saldo en cuenta de construcción del muelle de La Virgen	2,363.70
31	- Traslado de saldo en caja a febrero	1,047.62
		14,721.57

Fecha		Créditos
	<i>Enero</i>	
31	- Efectivo recibido de C. Meurs por dos carretones que compró para él la compañía	260.00
	Transporte desde Nueva York	50.00
		310.00
		Pasan

— 310 —

31 - Efectivo recibido de C. Meurs por un mollejón	15.00
31 - Efectivo recibido por portes de correos	1.10
31 - Efectivo recibido por dos meses de alquiler de casa a Amelia	20.00
31 - Giro No. 61 contra el agente C. Cushing para pagar las cuentas del vapor <i>San Carlos</i> en enero	1,037.03
31 - Giro No. 60 contra el Agente C. Cushing para pagar la planilla de los lancheros de P. Clemenson	303.20
31 - Giro No. 59 contra C. Cushing para pagar la planilla de los trabajadores de C. Mahoney en el muelle de La Virgen en noviembre	776.45
31 - Giro No. 62 contra el agente C. Cushing, a favor del agente G. Fitzgerald, para pagar su planilla de trabajadores en el depósito de carbón de San Juan del Sur en enero	662.89
31 - Giro No. 63 a favor de C. Mahoney para la planilla de carpinteros en el muelle de La Virgen en enero	552.00
31 - Giro No. 64 a favor de C. Mahoney para pagar la planilla de los pedreros en la construcción del muelle de La Virgen en enero	402.25
31 - Saldo de la cuenta de enero del vapor <i>J. N. Scott</i>	1,472.69
31 - Saldo de la cuenta de enero del vapor <i>Col. Wheeler</i>	634.06
31 - Saldo de la cuenta de giros de la Compañía del Tránsito	8,534.90
SUMAS IGUALES	<u>14,721.57</u>

Punta Arenas, 31 de enero de 1856

J. N. Scott, agente

Por Hutchinson.

DOCUMENTO No. 7 DE SCOTT

CUENTAS GENERALES DE LA COMPAÑIA ACCESORIA
DEL TRANSITO CON SU AGENTE JOSEPH N. SCOTT,
CORRESPONDIENTES AL MES DE FEBRERO DE 1856.

No. Fecha

Débitos

Febrero

1 - 29 - Pago de las cuentas del agente William Seamen en El Castillo:	
1 - Pago por expreso a los Raudales del Toro	12.00
1 - Pago de planilla de equipajes	7.95
9 - Pago de movimiento de equipajes	66.00
9 - Pago por expreso a los Raudales del Toro	11.00
11 - Pago de planilla de estibadores	12.30
20 - Pago de planilla de equipajes	9.60
26 - Pago a M. Sánchez por 74 <i>cuerdas</i> de leña	444.00
20 - Pago a Elario por trabajo en el co- bertizo de los vehículos	12.00
29 - Pago de manutención del agente Seamen	28.00
29 - Pago del sueldo del agente W. Seamen	166.66
29 - Suma reembolsada a M. Perrin por cobro excesivo de pasaje en julio de 1855	5.00
29 - Suma reembolsada a M. Perrin por cobro de carga pagado dos veces en julio de 1855	36.42
	810.93
2 - 18 - Pago de saldo de leña a J. E. Hollenbeck	733.25
3 - 29 - Pago a W. Lea por 45 <i>cuerdas</i> de leña en San Carlos	270.00
4 - 29 - Pago a S. E. Lewis por una lancha de madera grande	175.00
5 - 29 - Pago a Narsado por 13 <i>cuerdas</i> de leña	78.00
6 - 29 - Pago de sueldo de febrero al Jefe de Equipajes Bentley	100.00
	Pasan

— 312 —

Vienen

7 - 29	- Pago de manutención del mismo en La Virgen	13.00
8 - 29	- Pago al capitán Slocum para cancelar las cuentas de enero del vapor <i>San Carlos</i> , pues el giro contra C. Cushing para ese propósito, que se incluyó en las cuentas del mes pasado, no fue pagado	1,037.03
9 - 29	- Pago a J. Leefe, por cobros de corte de leña, etc., en su isla	356.50
10 - 29	- Pago de manutención y sueldo del Jefe de Equipajes Lockhart	125.00
11 - 29	- Pago de planillas del vapor <i>J. L. White</i>	516.00
12 - 29	- Pago de las siguientes partidas, conforme planillas diarias en Punta Arenas:	
12 - 29	- Estibadores para descargar el <i>Northern Light</i>	16.83
12 - 29	- Gastos en construcción del vapor <i>Machuca</i>	1,608.34
12 - 29	- Mano de obra para dismantelar el vapor <i>Clayton</i>	55.50
12 - 29	- Estibadores para descargar el vapor <i>Star of the West</i>	28.66
12 - 29	- Trabajos diversos en Punta Arenas, etc., etc.,	167.01
12 - 29	- Mano de obra en el vapor <i>Bulwer</i>	161.00
12 - 29	- Sueldos en el departamento de administración	215.00
13 - 29	- Sueldo de H. Burton, práctico del puerto	100.00
14 - 29	- Pago de planilla del vapor <i>C. Morgan</i>	665.00
15 - 29	- Cancelando saldo de provisiones de este mes	483.28
29	- Cancelando saldo de gastos del vapor <i>Hunt</i> este mes	649.05
29	- Cancelando saldo de gastos del vapor <i>Routh</i> este mes	418.33
	Pasan	

— 313 —

Vienen

- | | |
|---|----------|
| 29 - Cancelando saldo de gastos de los vapores del lago este mes | 441.16 |
| 29 - Cancelando saldo de gastos de construcción del muelle de La Virgen | 3,789.73 |

13,013.60

Fecha

Febrero

Créditos

- | | |
|---|----------|
| 1 - Traslado de saldo en caja en enero | 1,047.62 |
| 29 - En efectivo, conforme órdenes dirigidas al Secretario de la compañía, I. C. Lea, en Nueva York, de pagarle allá a los trabajadores que regresaban a los Estados Unidos, a saber: | |
| Orden de pago No. 1 a favor de J. Croak | 35.00 |
| Orden de pago No. 2 a favor de E. German | 30.00 |
| Orden de pago No. 3 a favor de W. Lowe | 30.00 |
| Orden de pago No. 4 a favor de W. Welch | 40.00 |
| | <hr/> |
| | 135.00 |
| 29 - En efectivo, la suma debida por salarios a W. Sargent, quien se ahogó, y que será pagada a sus parientes en Nueva York | 30.00 |
| 29 - En efectivo, la cantidad que se encontró entre los efectos personales de W. Sargent y que será entregada a sus parientes en Nueva York | 25.50 |
| 29 - En efectivo recibido por portes de correos | 1.15 |
| 29 - Saldo de la cuenta de giros de la Compañía del Tránsito | 8,629.76 |
| 29 - Saldo de la cuenta del vapor <i>J. N. Scott</i> | 1,514.88 |
| 29 - Saldo de la cuenta del vapor <i>Col. Wheeler</i> | 588.42 |
| 29 - Giro No. 68 contra el agente C. Cushing, para cancelar saldo en la planilla de enero de Mahoney en el muelle de La Virgen | 1,029.10 |

13,001.43

- | | |
|--|-------|
| 29 - Traslado de saldo por pagar a marzo | 12.17 |
|--|-------|

SUMAS IGUALES

13,013.60

J. N. Scott, agente
Por Hutchinson.

DOCUMENTO No. 8 DE SCOTT

CUENTA DE GIROS DE LA COMPAÑIA ACCESORIA DEL
TRANSITO CON SU AGENTE JOSEPH N. SCOTT, CO-
RRESPONDIENTE AL MES DE FEBRERO DE 1856.

Fecha	Débitos
<i>Febrero</i>	
29 - Traslado de saldo de esta cuenta a la Cuenta General de la Compañía Accesoría del Tránsito	8,629.76
Fecha	Créditos
<i>Febrero</i>	
29 - Por efectivo recibido por venta de giros y le- tras de cambio contra el Secretario de la com- pañía, I. C. Lea	
2 - Letra No. 105 a favor de Rich y Knowlton	664.00
6 - Letra No. 106 a favor de J. Wolfe	492.42
6 - Letra No. 107 a favor de S. E. Lewis	395.50
6 - Letra No. 108 a favor de L. Brandan	350.00
18 - Letra No. 109 a favor de R. Vivas	2,000.00
18 - Letra No. 110 a favor de W. L. Judson	500.00
18 - Letra No. 111 a favor de J. Wolfe	679.20
18 - Letra No. 112 a favor de J. Leefe	300.00
1 - Giro No. 314 a favor de H. Birdsall	120.00
5 - Giro No. 315 a favor de Van Fossen	150.00
7 - Giro No. 316 a favor de J. Tollman, Jr.	700.00
18 - Giro No. 317 a favor de T. Meyers	200.00
18 - Giro No. 318 a favor de M. Wise	600.00
18 - Giro No. 319 a favor de D. Smith	100.00
29 - Giro No. 320 a favor de G. R. Hughes	162.00
29 - Giro No. 321 a favor de D. Smith	100.00
29 - Giro No. 322 a favor de J. Vredenburgh	141.64
29 - Giro No. 323 a favor de H. Birdsall	125.00
29 - Giro No. 324 a favor de A. M. Scott	150.00
29 - Giro No. 325 a favor de R. M. Scott	200.00
29 - Giro No. 326 a favor de W. W. Boyle	500.00
SUMAS IGUALES	8,629.76

Joseph N. Scott, agente
Por Hutchinson.

Punta Arenas, 29 de febrero de 1856.

DOCUMENTO No. 9 DE SCOTT

CUENTA DE GIROS DE LA COMPANIA ACCESORIA DEL
TRANSITO CON SU AGENTE JOSEPH N. SCOTT, CORRES-
PONDIENTE AL MES DE MARZO DE 1856.

Fecha	Débitos
<i>Marzo</i>	
31 - Traslado de saldo de esta cuenta a la Cuenta General de la Compañía Accesoría del Tránsito	6,163.14
	6,163.14
Fecha	Créditos
<i>Marzo</i>	
18 - Por efectivo recibido por la venta de los si- guientes giros y letras de cambio, a saber:	
18 - Giro No. 327 de J. Cavanaugh	400.00
19 - Giro No. 328 de D. Littell	116.00
18 - Letra No. 113 a favor de S. N. Sproul	1,164.00
18 - Letra No. 114 a favor de A. T. Conklin	4,483.14
	6,163.14
SUMAS IGUALES	6,163.14

Punta Arenas, 31 de marzo de 1856
Joseph N. Scott, agente
Por Hutchinson.

DOCUMENTO No. 10 DE SCOTT

CUENTAS GENERALES DE LA COMPANIA ACCESORIA
DEL TRANSITO CON SU AGENTE JOSEPH N. SCOTT, CO-
RRESPONDIENTES AL MES DE MARZO DE 1856.

No. Fecha	Débitos
<i>Marzo</i>	
1 - 1 - Traslado de saldo por pagar en febrero	12.17
31 - Pago de gastos conforme cuenta del agente W. Seamen en El Castillo:	
10 - Pago a Quinn por cuido	3.00
10 - Pago por expreso a los Raudales del Toro	11.00
31 - Pago a J. E. Hollenbeck por manu- tención del agente Seamen	35.00
	Pasan

Vienen
Abril

- 15 - Pago del sueldo del agente W. Seamen, del 1 de marzo al 15 de abril, un mes y 15 días a razón de \$1,500 al año

187.50

236.50

Marzo

- 2 - 17 - Pago de transporte de madera en el bergantín *R. R. Haskins* 1,664.00
3 - 18 - Pago de transporte de carbón en la goleta *Thomas Bradley* 180.00
4 - 19 - Pago a J. Williams por 49½ cuerdas de leña 249.00
5 - 23 - Pago a E. Patten por trabajos para represar los raudales del Toro (o más bien el río) 100.00
6 - 23 - Pago de sueldo y manutención del Jefe de Equipajes Littell 116.00
7 - 31 - Pago de sueldo y manutención del Jefe de equipajes Lockhart 127.00
8 - 31 - Pago a Aurelia por una casa y canoa en los Raudales de Machuca 19.00
9 - 31 - Pago a J. Dixon y su cuadrilla por trabajos en los Raudales de Machuca 400.00
10 - 31 - Pagos hechos a J. N. Scott, de esta oficina, en diversas oportunidades 3,343.50

Abril

- 11 - 9 - Pago de sueldo al jefe de equipajes Bentley 122.67
12 - 9 - Pago de Planilla del vapor *C. Morgan* hasta la fecha 833.83
19 - 9 - Pago de planilla del vapor *J. L. White* hasta la fecha 643.00
14 - 9 - Pago de planilla del vapor *E. L. Hunt* hasta la fecha 874.45
Pasan

— 317 —

Vienen

15 - 13 -	Pago de saldo por corte de leña que se le debía a W. Hipp	104.50
16 - 13 -	Pago a J. Leefe por 17 cuerdas de leña	102.00
17 - 13 -	Pago de las siguientes partidas, conforme planillas diarias en Punta Arenas:	
17 - 13 -	Pago a estibadores por descargar el vapor <i>Northern Light</i>	34.00
17 - 13 -	Pago de mano de obra en construcción del vapor <i>Machuca</i>	249.27
17 - 13 -	Pago de mano de obra en cuenta de del muelle de La Virgen	609.05

Marzo

18 - 31 -	Pago de trabajadores en Punta Arenas	507.20
18 - 31 -	Pago de estibadores para descargar el <i>Star of the West</i>	44.16
18 - 31 -	Pago de mano de obra en reparación del vapor <i>Machuca</i>	288.13
18 - 31 -	Pago de mano de obra en construcción de dique temporal en el río Colorado	22.00
18 - 31 -	Pago a cuenta de planillas del vapor <i>Bulwer</i>	90.50
18 - 31 -	Pago a cuenta de planillas del vapor <i>Hunt</i>	39.13
18 - 31 -	Pago de sueldos en departamento de administración	221.00
19 - 31 -	Pago a cuenta de planillas del vapor <i>Bulwer</i> en marzo	347.00

Abril

20 - 9 -	Pago a cuenta de planillas del vapor <i>Bulwer</i> en abril	172.00
21 - 9 -	Pago de planillas del vapor <i>Bulwer</i> en febrero	425.00
	Pasan	

Vienen

22 - 9 -	Pago de salarios del vapor <i>Machuca</i> hasta la fecha	467.28
23 - 9 -	Pago de las siguientes partidas, conforme las planillas diarias de Punta Arenas en abril:	
23 - 9 -	Pago de mano de obra en el vapor <i>Machuca</i>	82.50
23 - 9 -	Pago de trabajadores en Punta Arenas	348.17
23 - 9 -	Pago de planilla en el muelle de La Virgen	435.00
23 - 9 -	Cancelación de saldo en cuenta de provisiones presentada hoy	78.61
23 - 9 -	Cancelación de saldo en cuenta del vapor <i>Routh</i> a esta fecha	760.32
23 - 9 -	Cancelación de saldo en cuenta del vapor <i>J. N. Scott</i> a esta fecha	712.20
23 - 9 -	Cancelación de saldo en cuenta del vapor <i>Col. Wheeler</i> a esta fecha	494.47

Marzo

24 - 1 -	Pagado a L. Brandan en la oficina de La Virgen	1,526.31
----------	--	----------

Abril

25 - 9 -	Pagado a Peter por servicios prestados para recobrar una lancha que se había ido a la deriva en un ventarrón	15.00
		17,095.92

Abril

16 -	Pasan, saldo en caja	4.48
		17,100.40

Fecha

Créditos

Marzo

31 — Traslado de saldo de la cuenta de giros de Compañía Accesoría del Tránsito	6,163.14
31 — Efectivo recibido por alquiler de casa a Aurelia	20.00
19 — Efectivo recibido por transporte de equi- pajes en el vapor <i>Star of the West</i>	397.50
19 — Efectivo recibido por transporte de equi- pajes en el vapor <i>Daniel Webster</i>	14.60
19 — Efectivo recibido por alquiler de casa a Sanderson	5.00

Abril

9 — Se acreditan los siguientes pagarés entre- gados a la gente para cancelar cuentas y salarios:	
9 — Certificado No. 1 a favor de F. Arana	38.00
9 — Certificado No. 2 a favor de H. Palmer	38.00
9 — Certificado No. 3 a favor de W. Chilbers	5.33
9 — Certificado No. 4 a favor de J. Crawford	30.00
9 — Certificado No. 5 a favor de E. Ponse	38.00
9 — Certificado No. 6 a favor de A. Linbourg	76.00
9 — Certificado No. 7 a favor de N. Horrod	34.00
9 — Certificado No. 8 a favor de A. Sebra	97.50
9 — Certificado No. 9 a favor de G. Bedford	11.00
9 — Certificado No. 10 a favor de J. Spencer	26.13
9 — Certificado No. 11 a favor de E. Orrando	45.00
9 — Certificado No. 12 a favor de J. Nabretta	45.00
9 — Certificado No. 13 a favor de J. Williams	27.50
9 — Certificado No. 14 a favor de G. Hunter	71.00
9 — Certificado No. 15 a favor de G. Peters	38.00
9 — Certificado No. 16 a favor de E. Coles	22.00
9 — Certificado No. 17 a favor de E. Johnson	31.00
9 — Certificado No. 18 a favor de E. Bramah	38.00
9 — Certificado No. 19 a favor de Francisco	38.00
9 — Certificado No. 20 a favor de Ignacio	38.00
9 — Certificado No. 21 a favor de J. Campbell	76.00
9 — Certificado No. 22 a favor de G. Peters	38.00
	Pasan

Vienen

9 - Certificado No. 23 a favor de J. Buchanan	38.00
9 - Certificado No. 24 a favor de T. Townsend	292.50
9 - Certificado No. 25 a favor de E. Pardee	6.50
9 - Certificado No. 26 a favor de W. Close	10.00
9 - Certificado No. 27 a favor de W. Close	7.00
9 - Certificado No. 28 a favor de P. Richards	39.00
9 - Certificado No. 29 a favor de A. Hooker	34.00
9 - Certificado No. 30 a favor de J. Josephs	39.00
9 - Certificado No. 31 a favor de J. Lucton	15.00
9 - Certificado No. 32 a favor de G. Ellis	15.00
9 - Certificado No. 33 a favor de C. Durand	7.00
9 - Certificado No. 34 a favor de H. Sanderson	162.45
9 - Certificado No. 35 a favor de W. Peters	72.00
9 - Certificado No. 36 a favor de D. B. Welsh	112.50
9 - Certificado No. 37 a favor de J. P. Smith	150.00
9 - Certificado No. 38 a favor de C. Adrime	80.00
9 - Certificado No. 39 a favor de F. Reynolds	35.00
9 - Certificado No. 40 a favor de G. Coy	38.00
9 - Certificado No. 41 a favor de M. Tremino	97.50
9 - Certificado No. 42 a favor de W. Bird	86.50
9 - Certificado No. 43 a favor de W. Goodin	26.00
9 - Certificado No. 44 a favor de W. Hipp	77.00
9 - Certificado No. 45 a favor de J. Baines	15.00
9 - Certificado No. 46 a favor de Jas. Haines	14.00
9 - Certificado No. 47 a favor de C. Davis	38.00
9 - Certificado No. 48 a favor de F. Wright	5.00
9 - Certificado No. 49 a favor de King Tom	19.00
9 - Certificado No. 50 a favor de J. Leafe	102.00
9 - Certificado No. 51 a favor de J. Dixon	35.00
9 - Certificado No. 52 a favor de L. Chamorro	32.00
9 - Certificado No. 53 a favor de M. A. Scott	200.00
9 - Certificado No. 54 a favor de W. H. Scott	150.00
9 - Certificado No. 55 a favor de E. Hanke	78.00
9 - Certificado No. 56 a favor de J. Scott, Jr.	50.00
9 - Certificado No. 57 a favor de J. Lyde	30.00
9 - Certificado No. 58 a favor de J. Duffis	103.67
9 - Certificado No. 59 a favor de J. Clark	37.00
9 - Certificado No. 60 a favor de W. Shirley	50.00
9 - Certificado No. 61 a favor de G. Grimes	29.00
	Pasan

Vienen

9 - Certificado No. 62 a favor de G. Acherly	15.00
9 - Se acreditan los siguientes pagarés que se entregaron para cobrarse en Nueva York:	
9 - Pagaré No. 5 a favor de D. Dougherty	284.20
9 - Pagaré No. 6 a favor de J. Young	61.00
9 - Pagaré No. 7 a favor de J. Gallagher	158.33
9 - Pagaré No. 8 a favor de A. Pahnitz	162.49
9 - Pagaré No. 9 a favor de A. Monahan	49.00
9 - Pagaré No. 10 a favor de J. Monahan	49.00
9 - Pagaré No. 11 a favor de W. Wade	37.50
9 - Pagaré No. 12 a favor de J. Hart	190.00
9 - Pagaré No. 13 ANULADO	
9 - Pagaré No. 14 a favor de J. Gromsell	30.00
9 - Pagaré No. 15 a favor de P. Clemenson	597.83
9 - Pagaré No. 16 a favor de W. L. Judson	292.80
9 - Pagaré No. 17 a favor de G. Townsend	95.00
9 - Pagaré No. 18 a favor de J. Heritage	158.33
9 - Pagaré No. 19 a favor de W. Jewell	60.00
9 - Pagaré No. 20 a favor de T. Caine	38.00
9 - Pagaré No. 21 a favor de T. Pardee	38.00
9 - Pagaré No. 22 a favor de W. Harris	97.50
9 - Pagaré No. 23 a favor de T. Caine	13.00
9 - Pagaré No. 24 a favor de J. Quimby	78.00
9 - Pagaré No. 25 a favor de W. Weir	292.50
9 - Pagaré No. 26 a favor de J. Vredenburg	143.85
9 - Pagaré No. 27 a favor de J. Pitts	97.50
9 - Pagaré No. 28 a favor de H. McKay	35.00
9 - Pagaré No. 29 a favor de I. Graham	22.00
9 - Pagaré No. 30 a favor de L. McKenzie	37.00
9 - Pagaré No. 31 a favor de S. Wood	292.50
9 - Pagaré No. 32 a favor de W. Powers	97.50
9 - Pagaré No. 33 a favor de E. Tollman	162.50
9 - Pagaré No. 34 a favor de W. Rawlins	39.00
9 - Pagaré No. 35 a favor de J. Lynch	37.00
9 - Pagaré No. 36 a favor de J. Batten	167.50
9 - Pagaré No. 37 a favor de N. Conger	58.00
9 - Pagaré No. 38 a favor de G. Acherly	180.00
9 - Pagaré No. 39 a favor de J. Bentley	122.67
9 - Pagaré No. 40 a favor de M. Haze	26.13
	Pasan

Vienen

9 - Pagaré No. 41 a favor de S. Hovey	230.00
9 - Pagaré No. 42 a favor de E. Lang	190.00
9 - Pagaré No. 43 a favor de B. Bynes	74.00
9 - Pagaré No. 44 a favor de H. Judson	162.50
9 - Pagaré No. 45 a favor de C. Mahoney	375.00
9 - Pagaré No. 46 a favor de J. Spencer	112.50
9 - Pagaré No. 47 a favor de F. Fraser	207.50
9 - Pagaré No. 48 a favor de A. Cooley	250.00
9 - Saldo en cuentas de vapores del lago hasta la fecha	1,253.97

SUMAS IGUALES

17,100.40

Punta Arenas, 17 de abril de 1856

Joseph N. Scott, agente

Por Hutchinson.

DOCUMENTO No. 11 DE SCOTT

CARTA DE C. K. GARRISON A JOSEPH N. SCOTT, FECHADA EN NUEVA YORK EL 20 DE ABRIL DE 1858, NOTIFICÁNDOLE QUE CORNELIUS VANDERBILT ADQUIRIRIO TODOS LOS BIENES QUE PERTENECIERON A GARRISON Y MORGAN EN NICARAGUA.

Nueva York, 20 de abril de 1858.

Señor Joseph N. Scott

Estimado Señor:

El día 5 le escribí a usted, tanto una carta en conjunto como otra individual, participándole que había comprado la parte de Mr. Morgan, de todos los bienes pertenecientes a C. Morgan y C. K. Garrison en Nicaragua. Con la presente le adjunto copias de dichas cartas. Posterior a la fecha de esas cartas, le entregué todos mis derechos sobre esos bienes al señor C. Vanderbilt, comprometiéndonos Mr. Morgan y yo a pagarle a usted su sueldo hasta el 1 de abril de 1858, y Mr. Vanderbilt se hará cargo de pagarle sus servicios después de esa fecha. Creo que esta medida redundará en beneficio de todos los interesados, pues servirá para arreglar todos los asuntos pendientes, por lo que le entrego esta

— 323 —

carta a Cornelius Vanderbilt para que se la envíe a usted. El le escribirá indicándole lo que piensa y desea, lo cual estoy seguro que será sumamente satisfactorio para usted.

Al recibo de la presente usted acatará las órdenes de C. Vanderbilt, como dueño que es de los bienes que me pertenecieron como sucesor de Morgan y Garrison.

Atto. y s. s.,

C. K. Garrison.

DOCUMENTO No. 12 DE SCOTT

CARTA DE CORNELIUS VANDERBILT A JOSEPH N. SCOTT, FECHADA EN NUEVA YORK EL 20 DE ABRIL DE 1858, PIDIENDOLE QUE ENTREGUE LOS BIENES QUE TIENE EN SU PODER.

Nueva York, 20 de abril de 1858

Sr. Joseph N. Scott,
Punta Arenas.

Estimado Señor:

Mr. Garrison le escribió a usted, diciéndole que entregue los bienes que tenga en su poder de los que reclamaban como suyos él y Morgan. Ellos se comprometieron a cancelar lo que se le deba a usted en concepto de sueldos, etc., hasta el primero de este mes.

C. Vanderbilt.

DOCUMENTO No. 13 DE SCOTT

CARTA DE LOS COMISIONADOS KEWEN Y ALDEN A JOSEPH N. SCOTT, FECHADA EN LA VIRGEN EL 22 DE FEBRERO DE 1856, NOTIFICANDOLE EL EMBARGO DE LOS BIENES DE LA COMPAÑIA DEL TRANSITO Y SOLICITANDOLE EL INVENTARIO.

La Virgen, 22 de febrero de 1856.

Capitán Scott:

Señor: En virtud de un decreto promulgado el 18 de los corrientes por el Gobierno de Nicaragua, revocando y anulando las

concesiones respectivas de la Compañía Americana del Canal Marítimo Atlántico y Pacífico y de la Compañía Accesoría del Tránsito, los suscritos fueron nombrados comisionados para investigar y determinar las cantidades que dichas compañías le deben al gobierno.

Con el propósito de garantizar el pago de las cantidades que resulten en deber, dicho decreto nos autorizó y ordenó apoderarnos y guardar en nuestra posesión todos los bienes que dichas compañías tengan dentro de los límites de Nicaragua.

En buena fuente se nos ha informado que usted es el agente de una o ambas compañías, por lo que consideramos nuestro deber solicitarle una lista o inventario de los bienes de dichas compañías que se encuentren en su poder y bajo su control.

Sería conveniente que ésto se hiciera a la mayor brevedad posible, por lo que le agradeceremos su inmediata atención a este asunto.

Atto. s. s., etc.

E. J. C. Kewen.

Geo. F. Alden.

Comisionados

DOCUMENTO No. 14 DE SCOTT

CARTA DE LOS COMISIONADOS KEWEN Y ALDEN A JOSEPH N. SCOTT, FECHADA EN LA VIRGEN EL 23 DE FEBRERO DE 1856, ACUSANDO RECIBO DE INVENTARIO Y NOMBRANDOLO GUARDIAN DE LOS BIENES.

La Virgen, 23 de febrero de 1856.

Capitán Scott.

Señor: Por medio de la presente le acusamos recibo del inventario, que usted nos suministró, de los bienes que pertenecen a la Compañía Accesoría del Tránsito.

Como el gobierno desea que no exista ningún obstáculo para el tránsito de los pasajeros, etc. entre ambos mares, y que no ocurra ninguna interrupción en la operación normal del tránsito, por

este medio se le nombra a usted guardián de todos los bienes enumerados en el inventario y se le autoriza para operarlos en beneficio de la compañía, y a costa de la compañía, mientras no reciba otras instrucciones de este gobierno o de sus representantes autorizados.

Por este medio le solicitamos su confirmación, por escrito, de que está en posesión de los bienes enumerados en el inventario, sujeto a las órdenes del Gobierno de Nicaragua o de sus representantes legales.

Atto. s. s., etc.

E. J. C. Kewen.

Geo. F. Alden.

Comisionados

DOCUMENTO No. 15 DE SCOTT

CARTA DE LOS COMISIONADOS MAYORGA, KEWEN Y ALDEN A JOSEPH N. SCOTT, FECHADA EN GRANADA EL 28 DE FEBRERO DE 1856, NOMBRANDOLO TASADOR DE LOS BIENES.

Granada, 28 de febrero de 1856.

Sr. Joseph N. Scott.

Estimado Señor: Los comisionados, de conformidad con el decreto del 18 de los corrientes, lo hemos nombrado a usted tasador de los bienes de la Compañía Americana del Canal Marítimo Atlántico Pacífico y de la Compañía Accesoría del Tránsito. Se le entregarán sus credenciales inmediatamente después de que notifique su aceptación.

Atto. s. s.,

Cleto Mayorga.

E. J. C. Kewen.

Geo. F. Alden

Comisionados

RECLAMO PRESENTADO POR JOSEPH N. SCOTT ANTE EL AGENTE COMERCIAL DE LOS ESTADOS UNIDOS EN SAN JUAN DEL NORTE, FECHADO EL 20 DE ENERO DE 1858, PARA QUE LE ENTREGUEN LOS VAPORES *MORGAN* Y *OGDEN* PARA GARANTIZAR PAGO DE DEUDAS QUE CON EL TIENE LA COMPAÑÍA DEL TRANSITO.

Agencia Comercial de los Estados Unidos de América en San Juan del Norte.

Ante mí, B. Squire Cottrell, Agente Comercial de los Estados Unidos de América para el puerto de San Juan del Norte y sus dependencias, hoy se presentó Joseph N. Scott, quien después de haber prestado el juramento de ley declaró y dijo: Que él es ciudadano de los Estados Unidos y actualmente reside en Punta Arenas, donde ha residido durante aproximadamente cuatro años; que es el administrador de los bienes que en dicho lugar se conocen como las oficinas e instalaciones de la Compañía del Tránsito, y de una goleta anclada cerca de los edificios de dicha compañía, llamada la *E. D. Chase*, y de varias lanchas, carbón, madera, herramientas, etc., etc., todo lo cual pertenece a ciudadanos de los Estados Unidos; que actualmente se encuentran en el puerto de San Juan del Norte, y anclados cerca de las mencionadas instalaciones en Punta Arenas, dos vapores fluviales llamados *C. Morgan* y *Ogden*, construidos por la antes mencionada Compañía del Tránsito, que siempre los utilizó en sus operaciones del tránsito hasta que fueron capturados por las fuerzas armadas costarricenses, el uno en Punta Arenas y el otro en El Castillo; que dicha captura fue una de las causas principales de la interrupción de la ruta del tránsito, aproximadamente el 23 de diciembre de 1856. Que la mencionada Compañía del Tránsito le debe al declarante una gran suma de dinero, que casi llega a los cincuenta mil dólares (\$50,000); que los mencionados vapores han sido fuertemente dañados y destruidos por actos recientes de diversas personas; y que los vapores, junto con los demás bienes que actualmente están en posesión del declarante, no son de ningún modo adecuados ni suficientes para resarcirle las sumas que le deben al declarante por dinero que él prestó, servicios que rindió

y bienes suyos de los que se apoderaron en los Estados Unidos las personas que alegan constituir la antes mencionada Compañía del Tránsito; que el declarante desde hace mucho tiempo ha tratado de conseguir que la antes mencionada Compañía del Tránsito le pague, que le entregue lo que le debe y salde cuentas, pero sin éxito; que aunque recientemente ha recibido cartas de las oficinas de la Compañía del Tránsito en Nueva York, en las que le hacen promesas y aprueban su conducta como su representante, sin embargo, no ha podido conseguir que dicha Compañía del Tránsito le pague la cantidad o cantidades que le debe, y por lo tanto reclama que tiene derecho a que se le entreguen los antes mencionados vapores fluviales, es decir, el *Morgan y Ogden*, para tenerlos en su poder hasta que el reclamo del declarante contra la Compañía del Tránsito haya sido completamente satisfecho y pagado. Y además, el declarante fue recientemente advertido por Morgan y Garrison, que debía exigir dichos vapores como garantía por los sueldos y otras sumas que le debe al declarante la antes mencionada Compañía del Tránsito.

(firmado) Joseph N. Scott.

Prestado el juramento de ley y suscrito ante mí, hoy 20 de enero de 1858.

(firmado) B. Squire Cottrell, Agente Comercial de los Estados Unidos.

Yo, B. Squire Cottrell, Agente Comercial de los Estados Unidos para los puertos de San Juan del Norte y Punta Arenas; por este medio certifico que el documento que antecede es una copia fiel del original que se encuentra en los archivos de mi oficina. En testimonio de lo cual firmo y pongo el sello de mi oficina en este documento, hoy 2 de abril de 1858.

B. Squire Cottrell,

Agente Comercial de los Estados Unidos. (Un Sello)

DOCUMENTO No. 17 DE SCOTT

CARTA DE JOSEPH N. SCOTT A A. F. CONKLIN FECHADA
EN PUNTA ARENAS EL 18 DE MARZO DE 1856, ENVIAN-
DO LETRA DE CAMBIO CONFORME INSTRUCCIONES DE
LAINE (GOICOURIA).

Por *Star of the West*.

Agencia de la Compañía del Tránsito en Punta Arenas,
18 de marzo de 1855.

Sr. A. F. Conklin,
Nueva York.

Señor:

De conformidad con las instrucciones de Mr. Lainé, le adjunto
en la presente mi *primer* letra de cambio a su favor, girada
contra I. C. Lea, Secretario de la Compañía del Tránsito, por
(\$4,483.14) cuatro mil cuatrocientos ochenta y tres dólares y
catorce centavos.

Dicha suma me fue entregada para pagar el flete de unas mer-
cancías que vendrían en el *Osprey*, pero como ese barco nunca
arribó, él me dió instrucciones para que le enviara a usted esta
letra de cambio. Ruégole acusarme recibo, y me suscribo de
usted,

atto. s. s.,

J. N. Scott, Agente.
Por Hutchinson.

DOCUMENTO No. 18 DE SCOTT

CARTA DE INSTRUCCIONES DE JAS. D. P. OGDEN, PRE-
SIDENTE DE LA COMPAÑIA ACCESORIA DEL TRANSITO,
A JOSEPH N. SCOTT, AGENTE DE LA COMPAÑIA EN
SAN JUAN DEL NORTE, FECHADA EN NUEVA YORK
EL 18 DE AGOSTO DE 1853.

Oficinas de la Compañía Accesoría del Tránsito en Nicaragua,
Nueva York, 18 de agosto de 1853.

Sr. Joseph N. Scott.

Estimado Señor:

Conforme lo acordado entre la compañía y usted, usted se diri-

— 329 —

girá a San Juan del Norte para hacerse cargo de la agencia de la compañía en ese lugar. Le adjunto una lista de los vapores y demás embarcaciones que la compañía opera en el río y el lago, indicándole también dónde se encuentran actualmente, pues usted tendrá como obligación especial la vigilancia y dirección de ese servicio en el Istmo.

Su agencia se hará cargo de la administración de todos esos vapores, fluviales y lacustres, de su reparación y ubicación, de la selección de lugares y construcción de caminos, así como de la selección de los diversos vapores de la compañía para prestar servicios río abajo, río arriba o en el lago, conforme usted determine en qué lugar pueda cada uno desempeñar mejor sus funciones, una vez que haya determinado sus características y capacidades.

Usted también se encargará de atender el embarque y desembarque de los pasajeros y carga, en los vapores que conectan a ese puerto con Nueva York. Sólo resta señalar que nuestro agente en La Virgen contrata un resguardo y provee la vigilancia necesaria para el transporte del oro a través del Istmo por la ruta del tránsito, para cumplir con los requisitos exigidos por nuestros aseguradores.

El señor George Jeffries desde hace algún tiempo ha sido nuestro agente en La Virgen, y confiamos plenamente en su experiencia, buen juicio e integridad.

Como ya usted se habrá dado cuenta, La Virgen ocupa una posición céntrica. Allí se atiende el embarque y desembarque de pasajeros, equipajes y oro en el vapor del lago, además de todo lo necesario para el transporte terrestre. Queda cerca de la sede del Gobierno de Nicaragua, con el que continuamente se necesita estar en comunicación y contacto oficial. También es el sitio principal para negociar los giros de la compañía; en realidad es el único lugar en que se pueden vender cantidades apreciables de giros. La Virgen es, por lo tanto, el centro de las operaciones financieras de la compañía. Nuestro agente en La Virgen se encarga de los contratos de leña para suplir a los vapores del lago y la parte superior del río, y desde su puesto con frecuencia podrá transmitirle a usted los informes de San Francisco, relacionados con los servicios que se vayan a requerir de los vapores del lago. Por lo tanto, esa agencia es importante desde diversos pun-

tos de vista, y en algunos aspectos necesariamente tiene deberes especiales y diferentes.

Supongamos que usted envía un vapor del lago a La Virgen, en busca de los pasajeros y el oro que llegaron en el vapor del Pacífico. Nuestro agente en La Virgen será entonces el encargado de ver que todo esté listo a bordo para la partida del vapor del lago. Por lo tanto, es necesario que él pueda controlar los movimientos del vapor y dirigir todos los asuntos relacionados con su partida, en caso que el capitán trate de actuar en contra de los intereses de la compañía. Ya ha habido casos en que el capitán del vapor ha actuado con indiferencia hacia la prontitud y ha causado demoras innecesarias.

Confiamos en que usted consultará con Mr. Jeffries para valerse de sus consejos, pues su experiencia le será útil en muchas circunstancias, mientras usted se familiariza con los detalles de su agencia.

Los deberes a los que usted dedicará todo su tiempo, serán: Facilitará el transporte del oro y del equipaje de los pasajeros, a través de una ruta por agua algo larga y desigual, con la menor pérdida posible de tiempo y de efectos personales, y la menor molestia e inconveniencia posible para los pasajeros; reparará y mantendrá en buenas condiciones todos los vapores de la compañía; se encargará de todas las pertenencias y provisiones en las bodegas de la compañía; mantendrá empleado en labores productivas a todo el personal bajo su mando; y evitará, hasta donde sea posible, los accidentes y los atrasos en la navegación del río. Su correcto cumplimiento de estos deberes es extremadamente importante para favorecer la buena reputación y los intereses de la compañía, y es precisamente en el último renglón en particular que tanto se han descuidado nuestros intereses en el pasado.

Usted necesitará dinero para pagarle a sus empleados y sufragar los gastos ordinarios de la operación. Para ello podrá en cualquier momento vender giros a diez días vista contra el secretario de la compañía. Para Mr. Jeffries, que está en La Virgen, le sería difícil suministrarle a usted el dinero que necesite en Punta Arenas, debido a la distancia y tardanza en las comunicaciones, y también debido a que el dinero que circula en La Virgen es muy

diferente del de San Juan del Norte. Pero con algunos giros contra Nueva York que le entregue a los trabajadores y a los sobrecargos de los vapores, que a menudo tienen dinero, y con uno que otro giro a otras personas, usted podrá conseguir una buena parte del dinero que necesite en Punta Arenas; por su parte, Mr. Jeffries siempre le suministrará, cuando usted se lo ordene o requiera, los fondos necesarios para las operaciones de la compañía en la parte alta de la ruta.

Le agradeceremos que nos envíe un informe del estado y condición de los diversos vapores del río y del lago, y que también nos suministre una descripción general de las provisiones, almacenes, materiales y demás pertenencias de la compañía que se encuentren en su agencia.

Damos por sentado, que en todas aquellas ocasiones que requieran una decisión en conjunto y unidad de esfuerzos, tanto usted como Mr. Jeffries actuarán de común acuerdo, con miras a favorecer los intereses de la compañía.

Respetuosamente, su atto. y s. s.,

Jas. D. P. Ogden,
Presidente.

DOCUMENTO No. 19 DE SCOTT

CUENTAS GENERALES DE LA COMPAÑIA ACCESORIA
DEL TRANSITO CON SU AGENTE JOSEPH N. SCOTT,
CORRESPONDIENTES AL MES DE NOVIEMBRE DE 1855.

No. Fecha

Débitos

Noviembre

1 - 30 -	Pago de cuenta de gastos de W. Seamen en El Castillo:	
30 -	Factura de González por 8 reses	48.00
30 -	Sueldo del agente W. Seamen	166.66
30 -	Factura de J. E. Hollenbeck por manutención del agente	30.00

Pasan

Vienen	244.66
2 - 3 - Pago a Mr. Lea por 45 <i>cuerdas</i> de leña	270.00
3 - 9 - Pago a Kelly & Co., por 72 <i>cuerdas</i> de leña	432.00
4 - 25 - Pago a J. Leefe por 40 <i>cuerdas</i> de leña	240.00
5 - 30 - Pago de sueldo del jefe de equipajes Lockhart	100.00
6 - 30 - Pago de una mula a J. Pasquale	75.00
7 - 30 - Pago de madera y leña a C. Muir en Ometepe, de los cuales \$525 son a cuenta del muelle y el resto a cuenta de los vapores	2,047.00
8 - 30 - Pago a C. Mayorga por 21 <i>cuerdas</i> de leña	105.00
9 - 30 - Pago de sueldo a H. Burton, práctico del puerto	75.00
10 - 30 - Pago de sueldo a D. F. Littell, jefe de equipajes	100.00
11 - 30 - Pago de gastos y manutención de Littell en La Virgen	20.75
12 - 30 - Pago de las siguientes partidas en las planillas diarias de Punta Arenas:	
12 - 30 - Salario de Anselmo, piloto en el río	75.00
12 - 30 - Salario de Tremino, piloto en el río	75.00
12 - 30 - Estibadores para descargar el <i>Northern Light</i>	26.00
12 - 30 - Trabajos en Punta Arenas, etc., etc.	339.66
12 - 30 - Planilla en Punta Arenas a cuenta del muelle de La Virgen	380.17
12 - 30 - Estibadores para descargar el <i>Star of the West</i>	42.17
12 - 30 - Sueldos en el departamento de administración	149.00
12 - 30 - Planilla de reparación del vapor <i>C. Morgan</i>	247.90
Pasan	

Vienen

12 - 30 - Pago a cuenta de planilla del vapor <i>J. L. White</i>	268.08
13 - 30 - Pago a Oscar Petre por un techo	30.00
14 - 30 - Pago de planilla de lancheros del capitán P. Clemenson en La Virgen	214.00
15 - 30 - Pago de planilla de carpinteros en el muelle de La Virgen (para lo cual se libró un giro contra C. Cushing)	586.00
	800.00
30 - Pago de saldo en cuenta de provisiones de noviembre presentada hoy	523.96
30 - Pago de saldo en cuenta de noviembre del vapor <i>E. L. Hunt</i>	4.20
30 - Pago de saldo en cuenta de noviembre del vapor <i>J. N. Scott</i>	602.26
30 - Pago de saldo en cuenta de noviembre del vapor <i>Colonel Wheeler</i>	676.05
30 - Pago de saldo en cuenta de noviembre de los vapores del lago	2,129.22
30 - Traslado de saldo en caja a diciembre	4,933.47
	15,011.55

Fecha

Créditos

Noviembre

30 - Traslado de saldo en caja de octubre	4,925.35
30 - Giro contra el agente C. Cushing para cancelar las cuentas de los capitanes Slocum y Ericsson:	
30 - Ericsson, del vapor <i>La Virgen</i> ,	843.74
30 - Slocum, del vapor <i>San Carlos</i> ,	1,160.78
	2,004.52
30 - Giro contra el agente C. Cushing, para pagar la planilla de lancheros del capitán Clemenson y la planilla de carpinteros del muelle de G. Hughes	800.00
	Pasan

Vienen

30 - Traslado de saldo en la cuenta de giros de la Compañía del Tránsito	7,235.47
30 - Saldo en cuenta de noviembre del vapor <i>N. L. Routh</i>	29.86
30 - Efectivo pagado por Juana por renta de casa	15.00
30 - Efectivo recibido por portes de correos	1.35
SUMAS IGUALES	15,011.55

Punta Arenas, 30 de noviembre de 1855.

J. N. Scott, Agente.

Por A. C. Hutchinson.

DOCUMENTO No. 20 DE SCOTT

CUENTA DE GIROS DE LA COMPAÑIA ACCESORIA DEL TRANSITO CON SU AGENTE JOSEPH N. SCOTT, CORRESPONDIENTE AL MES DE NOVIEMBRE DE 1855.

Fecha	Débitos
<i>Noviembre</i>	
30 - Traslado de saldo de esta cuenta a la Cuenta General de la Compañía del Tránsito	7,235.47
	<u>7,235.47</u>

Fecha	Créditos
<i>Noviembre</i>	
18 - Letra de cambio No. 92 a favor de J. Wolfe	800.00
18 - Letra de cambio No. 93 a favor de F. Mourcho	1,400.00
30 - Letra de cambio No. 94 a favor de Z. Peck	800.00
30 - Letra de cambio No. 95 a favor de J. Wolfe	500.00
30 - Letra de cambio No. 96 a favor de J. Wolfe	260.47
30 - Letra de cambio No. 97 a favor de C. Hutchinson	1,000.00
18 - Giro No. 288 a favor de C. W. Heritage	250.00
18 - Giro No. 289 a favor de W. D. Smith	100.00
18 - Giro No. 290 a favor de E. S. Tincklepaugh	100.00
18 - Giro No. 290A a favor de J. Steel	600.00
	Pasan

— 335 —

Vienen

18 - Giro No. 291 a favor de R. Cook	125.00
18 - Giro No. 292 a favor de T. Mahoney	300.00
18 - Giro No. 293 a favor de A. Weber	225.00
18 - Giro No. 294 a favor de R. M. Scott	100.00
18 - Giro No. 295 a favor de B. Batten	200.00
18 - Giro No. 296 a favor de E. Fraser	200.00
18 - Giro No. 297 a favor de M. A. Vrendenburgh	275.00

SUMAS IGUALES	<u>7,235.47</u>
---------------	-----------------

J. N. Scott, Agente

Por A. C. H.

Punta Arenas, 30 de noviembre de 1855.

DOCUMENTO No. 21 DE SCOTT

CUENTAS GENERALES DE LA COMPAÑIA ACCESORIA
DEL TRANSITO CON SU AGENTE JOSEPH N. SCOTT, CO-
RESPONDIENTE AL MES DE DICIEMBRE DE 1855.

No. Fecha

Débitos

Diciembre

1 - 31 - Pago de las cuentas del agente W. Seamen en El Castillo:	
20 - Pago de movimiento de equipajes	4.00
30 - Pago a Hollenbeck por manutención	31.00
28 - Pago de sueldo de W. Seamen	<u>166.66</u>
	201.66
2 - 12 - Pago a J. Whiliams por 10 <i>cuerdas</i> de leña	96.00
3 - 6 - Pago a T. Cody por 35 <i>cuerdas</i> de leña	210.00
4 - 18 - Pagó a J. Manuel por 14 <i>cuerdas</i> de leña	84.00
5 - 21 - Pago a H. Kelly & Co. por 174 <i>cuer-</i> <i>das</i> de leña	1,044.00
6 - 31 - Pago de sueldo de Jefe de equipajes Lockhart	100.00
	Pasan

— 336 —

Vienen

7 - 31 - Pago de gastos y manutención de Lockhart	54.00
8 - 31 - Pago a B. Petre por 5 y $\frac{3}{4}$ cuerdas de leña	34.50
9 - 31 - Pago del sueldo de H. Burton, práctico del puerto	75.00
10 - 31 - Pago de las siguientes partidas en las planillas diarias de Punta Arenas:	
10 - 31 - Estibadores para descargar el vapor <i>Northern Light</i>	45.82
10 - 31 - Trabajos diversos en Punta Arenas, etc.	387.59
10 - 31 - Planilla del muelle y salarios en Punta Arenas	292.40
10 - 31 - Mano de obra en reparación del vapor <i>Bulwer</i>	65.34
10 - 31 - Mano de obra en reparación de vapor	48.00
10 - 31 - Estibadores para descargar el <i>Star of the West</i>	29.67
10 - 31 - Sueldos en departamento de administración	236.00
10 - 31 - Salario del piloto de río Anselmo	75.00
10 - 31 - Salario del piloto de río Tremonio	75.00
11 - 31 - Pago de sueldo y manutención del jefe de equipajes Littell	117.25
12 - 31 - Pago de planilla de lancheros de P. Clemenson en La Virgen en diciembre	247.80
13 - 31 - Pago de planilla de lancheros de P. Clemenson en La Virgen en octubre, que no se debitó en ese mes	495.80
31 - Pago de saldo en cuenta de provisiones presentada hoy	261.57
31 - Pago de saldo en cuenta de diciembre del vapor E. L. Hunt	409.11
31 - Pago de saldo en cuenta de diciembre del vapor H. L. Routh	502.83
	Pasan

— 337 —

Vienen

31 - Pago de saldo en cuenta de diciembre del vapor <i>J. N. Scott</i>	413.20
31 - Pago de saldo en cuenta de diciembre del vapor <i>Col. Wheeler</i>	534.83
31 - Pago de saldo en cuenta de diciembre de los vapores del lago	2,147.43
31 - Pago de saldo en cuenta de construcción del muelle de La Virgen	3,405.87
	11,689.67

Fecha

Créditos

Diciembre

31 - Traslado de saldo en caja de noviembre	4,933.47
33 - Crédito por pago a <i>J. E. Smith</i> del valor del flete de la goleta <i>J. J. Day</i> , que se solicitó por carta a <i>Mr. Lea</i> que lo cancelara él en Nueva York	1,000.00
31 - Efectivo recibido por portes de correos	0.80
31 - Efectivo recibido de Juana por alquiler de casa	5.00
31 - Crédito por los siguientes giros contra el agente en La Virgen, <i>C. Cushing</i> :	
31 - Giro No. 51 a favor del capitán <i>Clemenson</i> , para pagar la planilla de octubre de los lancheros	495.80
31 - Giro No. 54 a favor de <i>P. Clemenson</i> para pagar la planilla de diciembre de los lancheros	247.80
31 - Giro No. 55 a favor de <i>C. Cushing</i> para pagar la planilla de diciembre de carpinteros	544.50
31 - Giro No. 56 a favor del capitán <i>Mahoney</i> para pagar planilla de La Virgen en diciembre	819.95
31 - Giro No. 57 a favor del capitán <i>Slocum</i> para pagar cuentas de diciembre del vapor <i>San Carlos</i>	1,019.96
	Pasan

— 338 —

Vienen

31 - Giro No. 50 a favor del capitán Ericsson para pagar cuentas de diciembre del va- por <i>La Virgen</i>	690.25
31 - Traslado de saldo por pagar a enero	1,932.14
SUMAS IGUALES	<u>11,689.67</u>

Punta Arenas, 31 de diciembre de 1855.

J. N. Scott, Agente.

Por Hutchinson.

DOCUMENTO No. 22

CUADERNO DE BITÁCORA DEL VAPOR *LA VIRGEN*¹

Mes de Octubre de 1855.

- 2 - A las 10 A.M. salimos de *La Virgen* para Ometepe.
A las 12 mediodía llegamos a Ometepe. Le entregué a Charles Miers 3 bolsas de monedas de a real, supuestas a contener \$1,536.00, 2 docenas de canaletes y 1 caja. Cargamos a bordo 6 cuerdas de leña.
- 3 - Cargamos a bordo 18 cuerdas de leña, 9 de las cuales son para el vapor *San Carlos*.
- 4 - A las 10 P.M. Salimos de Ometepe para el Toro.
- 5 - A las 9 A.M. llegamos al Toro.
- 10 - A las 6 P.M. salimos del Toro para San Carlos.
- 11 - A las 10 A.M. llegamos a San Carlos.
A las 11:30 A.M. salimos de San Carlos para *La Virgen*.
A las 7:30 P.M. llegamos a *La Virgen*. Fuimos abordados por el coronel Hornsby y un destacamento de soldados.
- 12 - A las 6 P.M. salimos de *La Virgen* para Granada, con el general Walker y todas sus fuerzas.
A las 12 P.M. llegamos a 3½ millas de Granada.

¹ El cuaderno de bitácora del vapor *La Virgen* no pertenece a los documentos adjuntos a la declaración de Scott en Nueva York, pero fue uno de los presentados en los reclamos contra Costa Rica y se conserva en *The National Archives of the United States*, en Washington, D. C., donde forma parte del *Costa Rica Claim No. 18*. Allí fue copiado, en el microfilm NN-FD 72-67. Aquí se presenta, traducido al español, solamente el mes de octubre de 1855, para facilitar el estudio de los numerosos sucesos de ese mes que Scott menciona en su declaración.

- 13 - A las 4 de la mañana todas las fuerzas habían desembarcado.
A las 6:30 P.M. levamos anclas y nos dirigimos a nuestro fondeadero usual, frente a Granada.
- 14 - El general Walker dio permiso de desembarcar la carga del comerciante de Granada.
- 15 - A las 2 A.M. salimos de Granada con el Ministro Americano para La Virgen.
A las 8 A.M. llegamos a La Virgen.
A las 9:30 A.M. salimos de La Virgen para Ometepe.
A las 11:30 A.M. llegamos a Ometepe. Cargamos a bordo 15 *cuerdas* de leña.
- 16 - A las 6 A.M. salimos de Ometepe para La Virgen.
A las 7:30 A.M. llegamos a La Virgen.
A las 2 P.M. salimos de La Virgen para San Jorge, en busca del Ministro Americano. Pasamos la noche anclados en San Jorge.
- 17 - A las 6 A.M. salimos de San Jorge para La Virgen.
A las 7 A.M. llegamos a La Virgen.
- 18 - A las 2 A.M. salimos de La Virgen con los pasajeros para Nueva York, junto con los coroneles French y Fry y un refuerzo de 80 hombres para el general Walker.
A las 10 A.M. llegamos a San Carlos. El capitán y 2 de sus hombres bajaron a tierra y fueron hechos prisioneros, al mismo tiempo que disparaban cuatro cañonazos contra el vapor, dos cañones desde cada tronera.
A las 2 P.M. salimos de San Carlos para La Virgen.
A las 11 P.M. llegamos a La Virgen y desembarcaron los pasajeros.
- 19 - A las 6 A.M. salimos de La Virgen con los coroneles French y Fry y 80 hombres para Granada.
A las 11 A.M. llegamos a Granada.
A las 7 P.M. salimos de Granada para Ometepe.
- 20 - A las 2 A.M. llegamos a Ometepe. Cargamos a bordo 6 *cuerdas* de leña.
A las 6 A.M. salimos de Ometepe para La Virgen.
A las 8 A.M. llegamos a La Virgen.
A las 5:30 P.M. salimos de La Virgen con los pasajeros, para llevarlos a bordo del vapor *San Carlos*, que está anclado en Ometepe.
A las 7 P.M. llegamos a Ometepe.

- 21 - Cargamos a bordo 17 *cuerdas* de leña.
 A la 1 P.M. salimos de Ometepe para La Virgen.
 A las 2:30 llegamos a La Virgen.
 A las 5 P.M. salimos de La Virgen para Granada.
 A las 10 P.M. llegamos a Granada .
- 23 - A las 8 P.M. salimos de Granada para La Virgen.
- 24 - A las 3 A.M. llegamos a La Virgen.
 A las 5 A.M. salimos de La Virgen para Ometepe.
 A las 6:30 A.M. llegamos a Ometepe.
 A las 7 A.M. salimos de Ometepe para el Toro.
 A las 6 P.M. llegamos al Toro.
- 29 - A las 9:30 A.M. salimos del Toro para La Virgen.
 A las 8:15 P.M. llegamos a La Virgen.
- 30 - A la 1 A.M. salimos de La Virgen para Granada.
 A las 5:30 A.M. llegamos a Granada.
- 31 - A las 0:30 A.M. salimos de Granada con 83 soldados para La Virgen, y 31 fardos de cueros.
 A las 5:30 A.M. llegamos a La Virgen y desembarcamos los soldados y la carga.
 A las 10 A.M. salimos de La Virgen para Ometepe.
 A las 12 mediodía llegamos a Ometepe.
- En octubre se consumieron 53 *cuerdas* de leña.

INGRESOS:

Octubre

11 - Pasaje del Castillo, Renauld y su esposa	\$10.00
- Comida	2.80
- Mr. Murray, un boleto	
Mr. Wood, un boleto	
10 trabajadores de la compañía, y un fontanero, pasajes gratis.	
18 - Ingresos de cantina entre La Virgen y San Carlos	93.55
30 - William Hunger, pasaje de La Virgen a Granada	5.00
30 - Charles Estrange, ídem	5.00
30 - Michael Cordweille, ídem	5.00
30 - Astanacia, de San Carlos a Granada	5.00
30 - Un boleto a San Carlos, Chasteler, esposa y sirviente con 500 libras de carga, 3 boletos para Granada desde el mismo punto.	22.50
	Pasan

Vienen

30 - William Garret, pasaje a San Carlos	5.00
31 - Marceles, pasaje de Granada a La Virgen	5.00
31 - Cadora, ídem	4.00
31 - María Fabens, ídem	5.00
31 - Valentine, ídem	5.00
31 - Hose Maria, ídem. 4 pasajes, \$20, equipaje, 400 libras a 2 centavos	28.00
31 - Romes, de Granada a La Virgen	5.00
31 - Coson Castiliana, ídem	5.00
31 - Nochal, ídem	5.00
31 - Mr. Beshaw y compañero, ídem	10.00
31 - María, ídem	4.80
31 - Manwella, ídem	5.00
31 - Hasanah, ídem	4.00
31 - William Garret, ídem	5.00
31 - Neralas, ídem	5.00

Total de ingresos en octubre de 1855	<u>\$249.65</u>
--------------------------------------	-----------------

GASTOS:

Octubre

2 - Pago por cargar leña en vapor	3.20
2 - 600 plátanos	3.50
13 - Maíz	1.50
15 - 600 plátanos	3.00
15 - 4 docenas de huevos	1.50
15 - Maíz para los pollos	0.50
20 - Pago de factura de provisiones a S. S. Wood	61.10
20 - Pagado por azúcar en La Virgen	4.00
20 - Pago a Mina Arenas por 64 pollos a 4 reales cada uno	25.60
15 - Factura de Charles Miers por cargar leña en vapor	9.50

31 - Planilla del vapor <i>La Virgen</i>	<u>851.99</u>
--	---------------

Total de gastos	<u>965.39</u>
-----------------	---------------

Ingresos	<u>249.65</u>
----------	---------------

Saldo	<u>\$715.74</u>
-------	-----------------

VAPORES QUE LLEGARON A SAN JUAN DEL SUR, PRO-
CEDENTES DE SAN FRANCISCO, ENTRE EL 29 DE AGOS-
TO DE 1855 Y EL 1 DE MAYO DE 1857.¹

No. Vapor	Salíó de San Francisco		Llegó a San Juan del Sur	
1-Uncle Sam	Agosto	18, 1855	Agosto	29, 1855
2-Sierra Nevada	Septiembre	5	Septiembre	18
3-Cortés	Septiembre	20	Octubre	3
4-Uncle Sam	Octubre	5	Octubre	16
5-Sierra Nevada	Octubre	20	Noviembre	1
6-Cortés	Noviembre	5	Noviembre	17
7-Uncle Sam	Noviembre	20	Diciembre	1
8-Sierra Nevada	Diciembre	5	Diciembre	17
9-Cortés	Diciembre	20	Enero	1, 1856
10-Uncle Sam	Enero	5, 1856	Enero	17
11-Sierra Nevada	Enero	21	Febrero	3
12-Cortés	Febrero	5	Febrero	17
13-Uncle Sam	Febrero	20	Marzo	3
14-Brother Jonathan	Marzo	5	Marzo	19
15-Cortés ²	Marzo	20	Abril	1
16-Uncle Sam ³	Abril	5		
17-Sierra Nevada ⁴	Mayo	5	Mayo	18
18-Sierra Nevada	Junio	20	Julio	3
19-Sierra Nevada	Agosto	5	Agosto	18
20-Sierra Nevada	Septiembre	20	Octubre	3
21-Sierra Nevada	Octubre	20	Noviembre	2
22-Orizaba	Noviembre	20	Diciembre	2
23-Sierra Nevada	Diciembre	20	Enero	2, 1857
24-Orizaba	Enero	20, 1857	Febrero	1
25-Sierra Nevada	Febrero	20	Marzo	7
26-Orizaba	Marzo	5	Marzo	19

¹ Esta lista fue elaborada por el traductor, y está basada en los informes que envió el Cónsul de los Estados Unidos en San Juan del Sur al Departamento de Estado, que se conservan en *The National Archives of the United States*, en Washington, D. C., donde se copiaron en el microfilm T-152, rollos 1 y 2. Como esos informes están incompletos, también se tomaron datos de una colección del periódico *Herald* de San Francisco y del libro *The Nicaragua Route*, de Folkman citado anteriormente.

El período se limitó por las fechas en que Walker pudo haber recibido reclutas de California, desde que se estableció en el Istmo hasta que abandonó Nicaragua.

² El Cortés no desembarcó pasajeros en San Juan del Sur en esa oportunidad, sino que se los llevó todos a Panamá.

³ El Uncle Sam salió de San Francisco rumbo a San Juan del Sur el 5 de abril, pero en alta mar recibió instrucciones de dirigirse a Panamá, por lo que no paró en Nicaragua.

⁴ Este fue el primer vapor que enviaron Morgan y Garrison cuando se hicieron cargo del tránsito.

VAPORES QUE LLEGARON A SAN JUAN DEL NORTE, PROCEDENTES DE NUEVA YORK, ENTRE EL 29 DE AGOSTO DE 1855 Y EL 1 DE MAYO DE 1857.¹

No. Vapor	Salíó de Nueva York	Llegó a San Juan del Norte
1-Northern Light	Agosto 20, 1855	Agosto 29, 1855
2-Star of the West	Septiembre 5	Septiembre 15
3-Northern Light	Septiembre 20	Septiembre 29
4-Star of the West	Octubre 5	Octubre 17
5-Northern Light	Octubre 24	Noviembre 1
6-Star of the West	Noviembre 9	Noviembre 19
7-Northern Light	Noviembre 24	Diciembre 3
8-Star of the West	Diciembre 10	Diciembre 20
9-Northern Light	Diciembre 26	Enero 4, 1856
10-Star of the West	Enero 9, 1856	Enero 19
11-Northern Light	Enero 24	Febrero 2
12-Star of the West	Febrero 9	Febrero 19
13-Northern Light	Febrero 25	Marzo 5
14-Star of the West ²	Marzo 8	Marzo 18
15-Orizaba ³	Abril 8	Abril 16
16-Orizaba	Mayo 10	Mayo 19
17-Orizaba	Junio 24	Julio 3
18-Cahawba	Agosto 9	Agosto 18
19-Tennessee	Septiembre 13	Septiembre 22
20-Texas	Septiembre 24	Octubre 4
21-Tennessee	Octubre 6	Octubre 16
22-Texas	Octubre 24	Noviembre 4
23-Texas	Noviembre 22	Diciembre 2
24-Tennessee ⁴	Diciembre 24	
James Adger		Enero 9, 1857
25-Tennessee	Enero 29, 1857	Febrero 8
26-Tennessee	Febrero 25	Marzo 7
27-Tennessee	Marzo 23	Abril 2

¹ Esta lista fue elaborada por el traductor, y está basada en los informes que envió el Encargado de Negocios de los Estados Unidos en San Juan del Norte al Departamento de Estado, que se conservan en *The National Archives of the United States*, en Washington, D. C., donde se copiaron en el microfilm T-348, rollos 1 y 2. Como esos informes están incompletos, también se tomaron datos del libro de Folkman, *The Nicaragua Route*, ya citado anteriormente. El período se limitó por las fechas en que Walker pudo haber recibido reclutas de Nueva York, desde que se estableció en el Istmo hasta que abandonó Nicaragua.

² Este fue el último vapor que envió la compañía de Vanderbilt.

³ Este fue el primer vapor que enviaron Morgan y Garrison.

⁴ El *Tennessee* salió de Nueva York el 24 de diciembre con 300 reclutas para Walker, pero una fuerte tormenta lo obligó a refugiarse en Norfolk, donde se desbandaron los reclutas. Entonces salió el *James Adger* de Nueva York, el que llegó a San Juan del Norte, con solamente 40 reclutas para Walker. (Ver Scroggs, *Filibusteros y Financieros*, p. 248-249).

VAPORES QUE LLEGARON A SAN JUAN DEL NORTE,
PROCEDENTES DE NUEVA ORLEANS, ENTRE EL 29 DE
AGOSTO DE 1855 Y EL 1 DE MAYO DE 1857.¹

No. Vapor	Salió de Nueva Orleans	Llegó a San Juan del Norte
1-Daniel Webster	Noviembre 11, 1855	Noviembre 16, 1855
2-Prometheus	Noviembre 26	Diciembre 2
3-Daniel Webster	Diciembre 11	Diciembre 18
4-Prometheus	Diciembre 26	Enero 1, 1856
5-Daniel Webster	Enero 11, 1856	Enero 17
6-Prometheus	Enero 26	Febrero 2
7-Daniel Webster	Febrero 10	Febrero 18
8-Prometheus	Febrero 27	Marzo 4
9-Daniel Webster	Marzo 11	Marzo 17
10-Charles Morgan	Abril 10	Abril 15
11-Daniel Webster ²	Mayo 23	Junio 6?
12-Granada ³	Junio 7	Junio 20?
13-Daniel Webster ⁴	Junio 22	Junio 27
14-Granada ⁵	Julio 7	Julio 13
15-Daniel Webster ⁶	Julio 22	Julio 31

¹ Esta lista fue elaborada por el traductor, y está basada en los informes que envió el Encargado de Negocios de los Estados Unidos en San Juan del Norte al Departamento de Estado, que se conservan en *The National Archives of the United States*, en Washington, D. C., donde se copiaron en el microfilm T-348, rollos 1 y 2. Como esos informes están incompletos, también se tomaron datos de una colección del periódico *Crescent* de Nueva Orleans y del libro *The Nicaragua Route*, de Folkman, citado anteriormente. El período se limitó por las fechas en que Walker pudo haber recibido reclutas de Nueva Orleans, desde que se estableció en el Istmo hasta que abandonó Nicaragua. Entre julio y noviembre de 1855 no llegaron vapores de Nueva Orleans, debido a una epidemia de fiebre amarilla que azotaba esa ciudad.

² Este vapor no aparece en los registros del consúl, pero cuando regresó a Nueva Orleans el 11 de junio se informó en el *Crescent* que llegaba de "Aspinwall, vía San Juan de Nicaragua."

³ Este vapor no aparece en los registros del consúl, pero cuando regresó a Nueva Orleans el 25 de junio se informó en el *Crescent* que llegaba de "Aspinwall,, vía San Juan de Nicaragua."

⁴ El *Daniel Webster* tocó en San Juan del Norte dos veces en este viaje, el 27 de junio cuando iba de Nueva Orleans para Aspinwall, y el 6 de julio cuando regresaba de Aspinwall a Nueva Orleans.

⁵ El *Granada* tocó en San Juan del Norte dos veces en este viaje, el 13 de julio cuando iba de Nueva Orleans para Aspinwall, y el 20 de julio cuando regresaba de Aspinwall a Nueva Orleans.

⁶ El *Daniel Webster* tocó en San Juan del Norte dos veces en este viaje, el 22 de julio cuando iba de Nueva Orleans para Aspinwall, y el 6 de agosto cuando regresaba de Aspinwall a Nueva Orleans.

No. Vapor	Salíó de Nueva Orleans	Llegó a San Juan del Norte
16-Granada ⁷	Agosto 7	Agosto 14
17-Granada ⁸	Septiembre 7	
18-Tennessee	Octubre 27	Noviembre 2
19-Tennessee	Noviembre 27	Diciembre 3
20-Texas	Diciembre 28	Enero 4, 1857
21-Texas	Enero 28, 1857	Febrero 4
22-Texas	Marzo 12	Marzo 18

DOCUMENTO No. 26

DESPACHOS DEL AGENTE COMERCIAL DE LOS ESTADOS UNIDOS EN SAN JUAN DEL NORTE AL DEPARTAMENTO DE ESTADO, EN LOS QUE NARRA LA DES-TRUCCION DEL PUERTO.¹

26 de febrero de 1859:

... Desde hace varios meses, la bahía de este puerto se ha estado llenando, y su entrada se ha vuelto gradualmente más angosta y menos profunda, hasta el punto que ahora sólo pueden entrar embarcaciones de muy poco calado. Esta misma mañana me comunicó el práctico del puerto que ayer en la tarde sólo habían quince pies de agua en la entrada, comparado con veinticinco pies que indicaban los sondeos hace seis meses. Las instalaciones de la antigua Compañía del Tránsito en Punta Arenas han sido arrasadas por las aguas, una después de otra, y ahora sólo queda en pie un cobertizo, y aún ése está en una situación muy precaria. El mar abrió un boquete de varios centenares de yardas de ancho a través de todas las instalaciones de la compañía, por el que ahora cruzan cuando les da la gana las lanchas de los barcos de guerra que están anclados fuera de la bahía, ahorrándose así la mitad de la distancia para llegar al fondeadero.

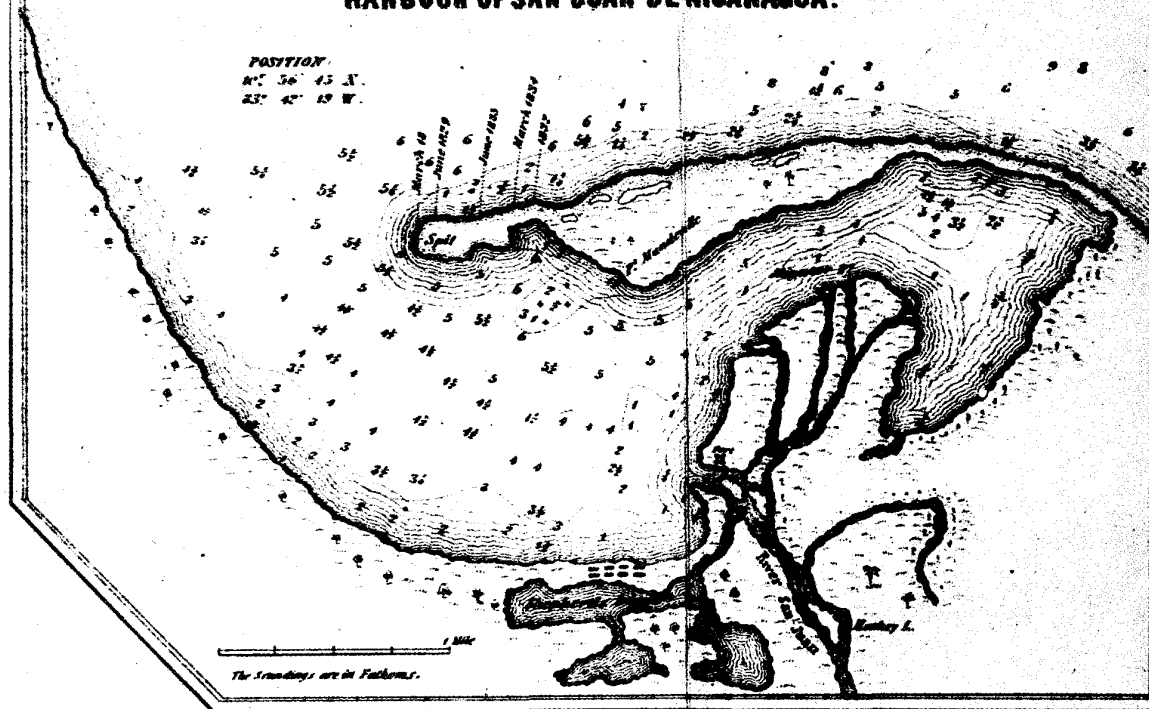
⁷ El *Granada* tocó en San Juan del Norte dos veces en este viaje, el 7 de agosto cuando iba de Nueva Orleans para Aspinwall, y el 21 de agosto cuando regresaba de Aspinwall a Nueva Orleans.

⁸ El *Crescent* informó que el *Granada* salió de Nueva Orleans el 7 de septiembre "para San Juan y Aspinwall," pero ese vapor no aparece en los registros consulares de San Juan del Norte, ni tampoco regresó a Nueva Orleans ese año. Folkman incluye en su libro los cuatro viajes del *Granada* que aquí se mencionan. También incluye al *Daniel Webster* del 23 de mayo.

¹ Los originales de estos despachos se encuentran en *The National Archives of the United States*, en Washington, D. C., y están publicados en los microfilms T-348, rollos 3 y 4.

HARBOUR OF SAN JUAN DE NICARAGUA.

POSITION.
 $12^{\circ} 56' 45''$ N.
 $83^{\circ} 40' 19''$ W.



The Soundings are in Fathoms.

1 Mile

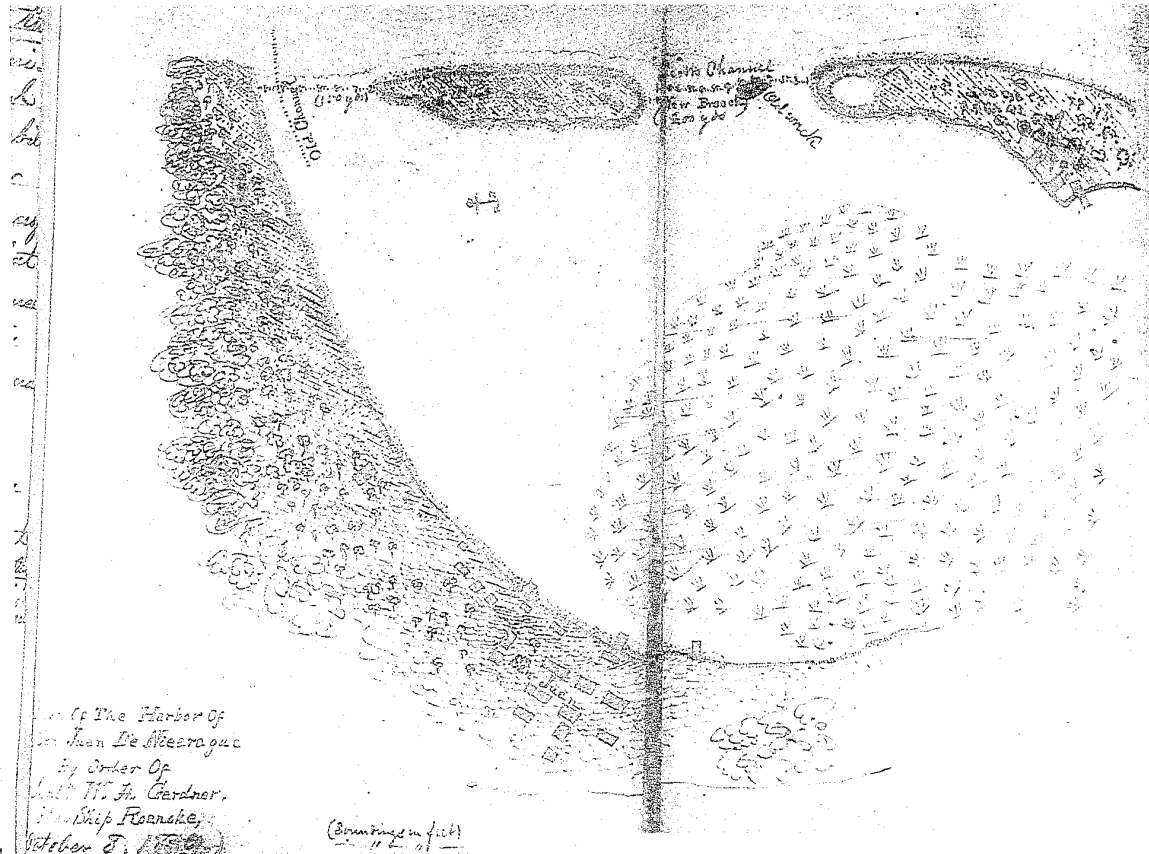
1543 Ft.

83 55'

83 50'

PLANO DEL PUERTO DE SAN JUAN DEL NORTE EN 1848

Elaborado por George Peacock, del barco de guerra inglés *Hyacinth*, en 1832, y actualizado y publicado por el almirantazgo en 1848. Reproducido de la página 216 del segundo tomo de la obra de Ephraim George Squier titulada *Nicaragua; Its People, Scenery, Monument, and the Proposed Interoceanic Canal*, New York, 1852. Las cifras de profundidades están en *fathoms*, o brazas inglesas, cada una de las cuales mide seis pies. Nótese que la barra tiene un ancho canal que mide entre 27 y 33 pies de profundidad, y gran parte de la bahía mide 27 o más pies de hondo. Nótese también, que el canal entre Punta Arenas y la costa mide una milla de ancho.



PLANO DEL PUERTO DE SAN JUAN DEL NORTE EN 1859

Elaborado por orden del capitán W. H. Gardner, del barco insignia norteamericano *Roanoke* el 8 de octubre de 1859. Reproducido de la página 191 de *Cartas del Comandante de la Escuadra del Atlántico al Secretario de la Marina*, volumen 103, microfilm M-89, rollo 99, de *The National Archives of the United States*, Washington, D. C. Las cifras de profundidad están en pies. Nótese que la lengua de arena se ha extendido, haciendo que la entrada a la bahía sea apenas de 150 yardas de ancho, mientras que el mar ha abierto otra entrada, de 200 yardas, partiendo en dos a Punta Arenas. La máxima profundidad en la entrada vieja es de 8 pies, y en la nueva de 9. Nótese también que gran parte de la bahía se ha llenado de arena.

principal del puerto, cerca de la ciudad. A menos que pronto ocurra un cambio favorable, me temo que se arruinará éste que ha sido un magnífico puerto...

31 de agosto de 1859:

...En vista de que la condición del puerto no ha mostrado señales de mejorar, a pesar de los recientes aguaceros, los comerciantes principales del pueblo han suscrito y recogido más de dos mil dólares, los que están empleando para tratar de reunir en un solo cauce los diferentes ramales del río San Juan...

31 de octubre de 1859:

...El puerto ha mejorado en los últimos dos meses, hasta el punto de admitir la entrada de embarcaciones que calan 12 pies, y hay buenas razones para conjeturar que pronto aumentará la profundidad del agua en la barra. Ese resultado se debe atribuir únicamente al esfuerzo de los sanjuanenses, que continúan labrando diligentemente y confían poder restaurar el puerto a sus condiciones previas...

10. de diciembre de 1859:

...Desde mi último despacho, en que tuve el placer de informarle que había mejorado y continuaba mejorando el puerto, han ocurrido tremendas inundaciones en el río San Juan, las que me duele decir que han contribuido a empeorar la situación más que nunca. Se calcula, que de las enormes cantidades de agua que recibe el San Juan de sus numerosos tributarios arriba del Colorado, por lo menos el 80% se desvía en el cauce de éste que actualmente ya es un río de considerable y creciente magnitud. Según la opinión de nuestros oficiales de marina y de otras personas calificadas entendidas en la materia, el único método factible para remediar la situación sería obstruyendo el Colorado, y eso tomaría mucho tiempo y sería muy costoso...

16 de enero de 1860:

...El puerto y el río San Juan han sido declarados intransitables para efectos comerciales, a menos que se gasten unos tres millones de libras esterlinas para mejorarlos. Por ese motivo los ingleses han escogido a Monkey Point, y lo han inspeccionado y aprobado para que sea la terminal de un ferrocarril que se construirá bajo auspicios británicos...

INDICE ONOMASTICO DEL TESTIMONIO DE SCOTT

Administrador de Aduanas 240
Agente Comercial de los Estados Unidos 13
Alden, (Geo. F.) 68, 71, 75, 77, 78, 266, 267
Alger, Charles 299
Allen, Mr. D. B. 135, 204; datos sobre, 205; 206, 216, 262-265,
276-278, 280, 294, 301
Anderson, coronel 135, 151, 227, 268
Arana, F. 256, 257
Archivos Nacionales de los Estados Unidos 13, 58
Ariel (vapor) 281
Aspinwall 18, 21, 84, 132, 135, 150, 151, 208, 263-265, 273, 276,
278, 280, 294, 301
Atlantic and Pacific Steamship Company 18, 276, 279
Atlantic (vapor) 21
Atlántico 10, 12, 19, 20, 84, 89, 139
Aycinena 12

Baldwin, capitán 80, 82, 169, 170, 187, 188, 189, 289
Bearse, H. W., capitán 81
Bedford, B. 257
Belice 12
Bellona (vapor) 274
Bermúdez, Dolores 69
Bernard, señor 155
Bibbs, J. capitán 81
Birdsall, Hosea 143, 144, 168, 191-194, 224, 228, 250, 296
Bocas del Toro 135
Body y White, agentes 20, 22
Bolaños Geyer, Alejandro 15
Borland, Ministro 107
Bosque, coronel 196

Bowling Green 98
 Brandon, Mr. 55, 68, 114
Brother Jonathan (vapor) 80, 174, 175, 283, 284, 286, 287, 289
 Brooklyn 292
 Brown, Mr. W. H. 270, 275, 281

 California 10, 27, 29, 37, 38, 48, 54, 56, 59, 61, 81, 90, 94, 102,
 103, 105, 107, 110, 131, 132, 142, 150, 188, 195, 196, 198,
 234, 236, 244, 290, 302
 Carnevalini Fabio 60
 Casa de Gobierno 58, 62, 65, 85, 114, 122, 234, 243
Casa de medio camino 25
 Castillo, el 67, 74, 75, 77, 132, 133
 Central America 12
Central America (vapor) 24, 56, 137, 250
 Centro América, 12, 13
 Clark, H. F., abogado defensor, 17
Clayton (vapor) 134, 143
 Clemenson, capitán Peter 187
C. Morgan (vapor de río) 23, 129, 130, 135, 139, 269
 Cole, Byron 69, 78
Colonel Wheeler (vapor de río) 23, 128, 129, 130; su hundimien-
 to 133; 145, 153, 258
 Comandante del Castillo 239
 Compañía Accesoría del Tránsito 9, 11, 15, 17, 18, 22, 23, 25,
 58, 67, 69, 70, 75, 81, 83, 89, 95, 97-99, 102, 104, 105, 107-
 109, 113, 117, 119, 120-122, 126-128, 130, 140, 141, 144,
 146-149, 157-159, 160, 161, 163, 165-174, 181-183, 189, 191-
 194, 196, 198, 199, 201, 206, 209, 214, 215, 217, 219, 220-
 222, 224, 230, 231, 233, 239, 242-245, 247, 248, 251, 259,
 261, 263, 264, 266, 270, 272, 273, 275, 281, 289, 290, 296-
 300, 302
 Colorado, río 11; obstrucción del 153; 229, 230, 297
 Conklin, A. F. 288
Continent (vapor) 81
 Cook & Co. 56
 Cooley 187
 Corte Suprema 17
Correo del Gobierno 179

Corral, General Ponciano 39, 51; fusilamiento de, 65; 66, 159
Cortés (vapor) 158, 174, 175, 283-286
Cossack (barco de guerra inglés) 129, 130
 Costa Atlántica 9, 12
 Costa Rica 9, 12, 85, 86, 101, 102, 130, 137, 139, 140, 147, 157,
 159, 202, 203, 263, 293
 Costa Rican Claims 13
 Cottrell, B. Squire, Cónsul Americano en Greytown 269, 270
 Craig, Mr. 271
 Crawford, J. 257
Crescent, diario de Nueva Orleans, 155
 Crosswell, Edwin 274
 Cuadra, Luciano 92
 Cuba 101, 219
 Cushing, Juez Cortlandt 22, 26, 31, 51, 68, 78, 83, 113-119, 225,
 240, 290
C. Vanderbilt (vapor) 275

Champion (vapor) 281
Change Bend, fondeadero, 25, 38
Charles Morgan (vapor) 89
Chase (goleta) 155
 Chilbers, mozo 257
 Childs, Mr., agente, 149

Damascus (vapor) 78, 79
Daniel Webster (vapor) 160
 Davis, capitán 232
Daylight (vapor) 81, 82, 289
 De Brissot, capitán 161
 Departamento de Estado 13
 Desaguadero 11
 Dixon, Mr. 68, 81
 Documento Ejecutivo No. 68, 70
 Dougherty, C. 258

E. L. Hunt (vapor de río) 23, 136
El Nicaragüense 64, 72, 123

El Realejo 28
Emerald (vapor) 275
Empire City (vapor) 134
 Encargado de Negocios Americano en San Juan del Norte 152
 Encargado de Negocios de los Estados Unidos en el Ecuador 83
 Ericsson, capitán Thomas 32, 35, 46, 47, 50
 Estados Unidos 10, 12, 44, 61, 100, 134, 145, 200; gobierno de
 203, 270
 Estados Unidos, Norte de los 14
 Estrada, General José Dolores 37
 Estrada, José María, Presidente de Nicaragua, 109, 114, 240
 Espinosa, señor 118
Eurydice (vapor de guerra inglés) 92

Falcon (vapor) 274
 Fernández, coronel 128
filibusteros 138
Filibusteros y Financieros 92
 Fitzgerald, George 22, 55, 69, 78, 81
 Folkman, Jr., David I. 12
 Fondo de Promoción Cultural del Banco de América 12, 60, 92
 Francia 10
 French, Parker H. 42-47, 49, 50, 53, 54, 58, 62, 65, 97-100, 119,
 120, 123, 125, 159, 196, 199, 204, 234, 237, 238
 Fretz, Mr. 123, 170, 188, 189
 Fry, Coronel 50, 159, 234
Fuentes Históricas 13
 Fuerte de San Carlos 25, 45-47, 49, 50, 52, 54, 56, 132, 135, 139,
 186
 Fuerte del Castillo Viejo 139

Garrison, C. K. 19, 61-63, 123, 127, 213-215, 261, 262, 265
 Garrison y Morgan 146
Georgia (vapor) 274
George Darby (vapor) 230-232
George Hurlbut (vapor) 152-154, 156, 230, 231
 Gibbons, Mr. 275

Gobierno de Nicaragua 64, 72-75, 79, 84, 89, 92, 95, 96, 107,
 109, 117-121, 125-127, 131, 135-137, 142, 144, 147, 153-155,
 163, 165, 168, 183, 186, 199, 206, 214, 220, 239, 240, 244,
 295, 296
 Goicouria, General 165, 166, 169, 218, 219, 288
Gold Rush Steamers 58
Governor Hubbard (vapor) 152
 Granada 24, 27, 31, 32, 34-37, 39, 40, 42, 43, 46, 53, 54-57, 60-66,
 68, 72, 84-87, 90, 93, 96, 102, 103, 105, 106, 108-110, 113,
 114, 118, 119, 122, 123, 125, 126, 135-137, 142, 154-157,
 159, 171, 177-180, 182, 196, 197, 206, 219, 222, 225, 226,
 229, 233-237, 240, 243, 244, 267, 289, 293, 301
 Gran Bretaña 12
 Gran Lago de Nicaragua 19, 20, 24, 123, 137, 139, 169, 236
 Greytown 9, 23, 60, 61, 130-133, 135, 139, 140, 143, 149, 155,
 171, 194, 207, 263, 264, 270, 271, 297
 Guanacaste 9; batalla de 86; 87
 Guardiola, General Santos 30
 Guatemala 12, 101, 102
 Guerra Nacional 9, 10
 Guerra de Secesión 14

 Hall, coronel 292
 Harris, Mr. I. C. 135, 154, 223
 Henningsen 142, 154
Herald (diario) 80
H. L. Bulwer (vapor de río) 23, 129, 133
H. L. Routh (vapor de río) 23, 136
 Holanda 10
 Hollenbeck, J. E. 135, 172, 254
 Hollins 9
 Honduras 13
 Horner, capitán 80
 Hornsby, general 26, 32, 33, 125, 126, 161, 177, 181, 183, 321,
 241
 Horrod, N. 257
 Hudson City 18, 273, 276, 287, 288
 Hudson, río 275
Huntress (barca) 162
 Hutchinson, Mr. 70, 76, 105, 125, 182, 207, 260, 266, 267

Inglaterra 9, 10, 13
 Isla Colorada 254
 Islas de la Bahía 13
 Islas Governor 291
 Islas de Maderas 123
 Isletas de Granada 137
 Istmo de Nicaragua 18-20, 22, 122, 137, 155, 158, 160, 170, 226,
 302

James Adger (vapor) 89, 131, 132, 150, 151
Jeffries, George 22
Jerez-Cañas, Tratado 9
Jersey City 14, 291
J. L. White (vapor de río) 23, 135, 143
Johnson, dueño de barco 251
J. Ogden (vapor de río) 23, 24, 132, 172
Joseph N. Scott (vapor) 23, 132-134, 153, 176, 22

Kamschatka (vapor) 274, 275
Kelly, Mr. 254
Kewen (E. J. C.) 68, 70, 71, 75, 77, 78, 234, 266, 267
Key West 150
Kinney, Coronel 9, 162
Knickerbocker (vapor) 274

La Guerra en Nicaragua 60
La Mosquitia 12
La Virgen (puerto) 19-22, 25-27, 30, 32, 34, 37, 38, 40-44, 47-56,
 58, 59, 63, 68-71, 74, 75, 78, 83, 84, 86, 87, 80, 90, 102, 103,
 105, 106, 111, 113, 123, 132, 136, 139, 156-159, 171, 177,
 179, 186, 187, 196, 217, 225, 231-238, 240, 241, 244, 267
La Virgen (vapor) 24, 26, 27, 30-32, 34, 37-43, 45-49, 52, 53, 55,
 56, 59, 86, 125, 132, 137, 156, 167, 169, 177, 180, 234, 235,
 237, 239, 240, 241, 243, 249, 250, 251

Lawles, John 37
 Law, Mr. George 100
 Lea, Mr. Isaac C. 99, 104, 113, 120, 163, 171, 192, 193, 242, 250,
 298
 Leith, Mr. 254
 Libro de Cartas de la Compañía Accesoría del Tránsito 238
 Limbourg, A. 257
 Lockridge, coronel 133-135, 152, 143, 151, 152, 176, 208, 222, 223
 Londres 12
 Lord, Mr. Thomas 99, 120, 121, 163

 Macdonald 58, 61-64, 72, 74, 89, 123, 125, 128, 184, 234, 269
Machuca (vapor de río) 129, 133, 200
 McMurray, George 55
 Madison, Jefferson County, Indiana 83
 Mahoney, capitán 56, 187
 Malone, Peter 87
 Managua 9, 13
 Manning, William R. 12
 Mar Caribe 87
 Marshall, George 274
 Martin, Mr. T. J. 271
 Masaya 65
 Mayorga, Cleto 77, 78, 267
 Meyer, deuda de 300
 Miller y Webster 301
 Miller, Mr. Webster 301
 Miller, Mr. William L. 294, 295
 Mills, William H. 55, 83-85, 145, 176, 187, 228
 Minié (rifle) 100
 Ministro Americano 37, 55, 58, 161
 Ministro de Costa Rica en los Estados Unidos 204, 294
 Ministro de Nicaragua en los Estados Unidos 98
Minnie Schaffer (goleta) 155, 232
 Mora, Presidente de Costa Rica 85, 87
 Morgan, Charles 19, 58, 75, 89, 94, 97, 99, 103, 104, 120, 121, 135,
 145, 167, 182, 209, 213, 250, 251, 261, 275, 298, 302
 Morgan, Henry R. 228
 Morgan y Garrison 73, 89-91, 95, 96, 123, 127, 128, 141, 147, 149,

— 355 —

150, 152, 155, 156, 165, 181, 182, 184, 189, 190, 208, 209,
213, 226, 228, 245, 247, 251, 259-261, 270
Morgan & Son, Charles 70, 75, 80, 90, 91, 97, 98, 105, 112, 113,
125, 130, 131, 153, 154, 190, 191, 223, 230, 231, 239, 260, 299
Morgan (vapor) 294, 301
Morson, Charles T., Notario Público 302
Mosquitia 12, 13
Murray, David Colden 17

Nevil, Mr. 254
New Brunswick 274
New Jersey 15, 18, 113, 224, 271, 273, 274
Nicaragua 9-14, 20, 22, 28, 49, 50, 60, 63, 67, 85, 87, 92, 93, 96,
101, 104, 107, 112, 113, 117, 120, 121, 123, 124, 131, 132,
137, 139, 140, 141, 145, 147, 149, 150, 154, 157, 158, 162,
163, 173, 185, 186, 194, 195, 196, 200, 204, 206, 208, 209,
212, 218, 219, 222, 227, 232, 233, 241, 248, 255, 273, 276,
278, 281, 282, 288, 290-293, 297
Nicaragua: El Centro de Centro América 15
Nicaragua Transportation Company 152, 153
Northern Light (vapor) 21, 66, 97, 98, 100-102, 120, 140, 160,
161, 164, 195, 196, 221, 222, 281, 290, 291, 292, 293
Nort, río 274
North Star (vapor) 281
Novelty Works, astillero 275
Nueva Granada 18
Nueva Orleans 84, 95, 96, 103, 105, 110, 132, 134, 141, 142, 155,
160, 162, 165, 196, 217, 220, 226, 232, 293
Nueva York 13, 14, 17-21, 27, 31, 38, 45, 48, 56, 59, 61, 66, 68,
69, 70, 75, 76, 78, 80, 83, 84, 91, 93, 95-99, 101-105, 107,
110-113, 116-121, 123, 125, 140-142, 150, 151, 153, 160-166,
168, 171 172, 174, 181, 182, 190, 192, 194, 200, 202, 206,
207, 209, 213, 220, 222, 224, 226, 228, 234, 237, 242, 244,
245, 248, 251, 252, 255, 263, 264, 267, 274, 280, 281, 283,
288, 290, 291, 293

Ogden, J. (vapor) 56, 133, 135, 269
Ogden, Mr. J. D. P. 99, 250, 299

Ohio (vapor) 274
 Ometepe, isla de 24, 75, 50, 53, 54, 237, 253, 300
 O'Neal, coronel 234
 Orizaba (vapor) 89, 91, 92, 95, 143, 191, 228, 251
 Orrando, E. 258
 Osprey (vapor) 165, 166
 Ouseley, Sir William Gore 12

Pacífico, océano 19, 20, 74, 75, 89, 139, 141, 169, 174, 236, 237,
 273, 276, 285

Pacific (vapor) 157, 174-176, 283-287

Palma, H. 257

Panamá, 15, 116, 273, 276, 278, 280, 283, 285

Patterson, capitán 149

Paulding, Comodoro 208, 268, 269, 270

Peoples Lines of Steamboats 275

Ponce, E. 257

Presidente Provisorio de Nicaragua 60

Prometheus (vapor) 217, 219

Punta Arenas 9, 15, 18, 19, 20, 22, 23, 30, 36, 60, 68, 73-75, 77,
 78, 80, 83-85, 89-92, 98, 101, 102, 105, 106, 108, 110, 111,
 123, 125, 127-136, 143, 148, 150, 152, 157, 160, 162-164, 173,
 177, 179, 186, 187, 191, 197-199, 201, 203, 207, 208, 210, 211,
 217, 225, 229, 230, 233, 234, 258, 263, 270, 272, 278, 295, 296

Puntarenas (C. R.) 86

Punta de Castilla 9

Randolph, Edmund 123, 125, 128, 149, 152, 226, 228, 234, 147,
 248

Raudales del Castillo 20, 21, 23, 24, 56, 68, 76, 77, 90, 105, 106,
 132, 133, 134, 135, 139, 186, 239, 254

Raudales del Machuca 134, 135, 254

Raudales del Toro, 20, 24, 38, 52, 56, 59, 132, 133, 137, 186, 240

Realejo, el 28-30, 78

Rescue (vapor) 134-136, 143, 222, 224

Republican Banner, diario de Nashville 134

Rey Mosco 9, 10

Rivas (ciudad) 28, 31, 39, 42, 51, 54, 153, 154, 187

Rivas, istmo de 10
Rivas, Don Patricio 60, 61, 65, 66, 70, 72, 73, 84, 85, 121, 240
Rivas, señor Ramón 178, 179
Rivas-Walker, gobierno de 171
Roberts, Mr. 204, 274
Rudler, coronel 234
Ruiz, don Juan 39, 42

Sábalos, río 24, 25, 56, 137
Sáenz, don Ramón 13
Sabine (fragata americana) 148
Salinas, bahía de 79
Salt Lake City 12
San Carlos (puerto) 41, 42, 47, 53, 137, 235, 236, 237
San Carlos (vapor) 24, 38, 40-42, 47, 48, 50, 52-54, 56, 59, 132,
133, 136, 137, 180, 196, 234, 237, 287
Sand, capitán 270
Sandy Hook 148
San Francisco (Cal.) 19, 38, 44, 58, 63, 80, 83, 84, 105, 141, 156,
160, 189, 226, 236, 237, 285
San Jorge 40, 54
San José (C. R.) 294
San Juan del Norte 9-13, 15, 20-23, 27, 59, 66, 67, 77, 84, 91, 128,
131, 148, 156, 191, 193, 195, 206, 217, 221, 231, 232, 242, 267
San Juan del Sur 20, 22, 25, 27, 28, 30, 63, 68, 69, 74, 75, 78-82,
84-86, 105, 123, 145, 156, 157, 158, 174, 184, 185, 187, 188,
189, 217, 228, 233, 234, 237, 244, 267, 268, 281, 283, 285,
289, 290
San Juan, río, 9, 11, 19, 25, 46, 54, 59, 76, 128, 134, 137, 139,
147, 148, 153, 186-188, 229, 297
San Petersburgo 14, 275
Santa Rosa 86
Sarapiquí 129, 133, 134, 139
Saratoga (vapor) 275
Scott, Joseph Newton 9, 13-15, 17, 26, 60, 76, 80, 83, 176, 238,
256, 302
Scott, M. A. 258
Scott, W. H. 258
Scroggs, William O. 92

Schlessinger, coronel L. 86, 87, 101, 102, 159, 160
 Sherwood, John, abogado acusador 17
 Sebra, A. 257
Sierra Nevada (vapor) 235
 Spencer, J. 258
 Spencer (Sylvanus) 128-130, 200-203, 207, 293, 294
Star of the West (vapor) 161, 164, 221
 Stebbins & White 149
St. Mary's (barco de guerra americano) 156, 323
 St. Nicholas, hotel 100, 291
Susquehanna (fragata) 270

Tarleton, capitán 92, 93, 193, 194
 Tejada, señor 107, 118
 Tejada y Lacayo, comisionados 118
Tennessee (vapor) 89, 149, 150
Texas (vapor) 89, 132, 134, 162
 The Diplomatic Correspondence of the United States 12
 The Grabhorn Press 58
 The National Archives of the United States 13
The Nicaragua Route 12
 Thomas, Charles 271
 Thurston, capitán 155, 156
 Tinklepaugh, capitán 89, 91-93, 291
 Titus, coronel 132, 134, 151, 162, 227
 Toboga 273
 Townsend, T. 258

Uncle Sam (vapor) 38 40, 44, 45, 46, 56, 80, 158, 165, 169, 170,
 174, 175, 176, 189, 281, 282, 286, 287
 United States Mail Steamship Company 273
 University of Utah Press 12
Utica (vapor) 275

Vanderbilt, (Comodoro Cornelius) 13, 14, 17, 106, 107, 157, 168,
 169, 170, 187, 189, 192, 193, 196-198, 201, 210-215, 262, 263,
 265, 274-277, 279, 295

— 359 —

Walker-Corral, tratado 65, 234
 Walker, James 134; Norvell 134
 Walker (General William) 9-11, 14, 26-37, 39, 42, 43, 45, 49, 50,
 56-68, 71, 72, 79, 84, 85, 92, 96, 99, 101, 103, 123, 125, 127,
 129, 130, 145, 155, 157, 159, 165, 177, 179, 181-187, 196,
 199, 200, 204, 208, 218-223, 226, 228-230; rendición de 232;
 235, 239, 240, 242-246, 260, 268, 281, 289, 290, 292, 293
 Walker-Rivas, gobierno 64, 122
 Wall Street 264, 288
 Ware, capitán 145
 Washington, D. C. 12, 13, 135, 270, 271
Washington (vapor) 148, 149
 Webster (socio de Spencer) 203, 293, 294
 Westervelt, astillero 283
 Wetmore, R. C. 274
 Wheat, general 227
 Wheeler, Coronel John Hill, 15, 39, 42, 45, 54, 55, 58, 161
 Whitehall, calle 98
 White, Mr. Joseph L. 99, 104-110, 113, 114, 119-122, 197, 198
 Wilmington, Delaware 167, 249, 251
 Williams, Mr. 264, 288
 Williamson, capitán 292
 Wilson, capitán D. 81, 82, 170, 184, 185, 187-189, 290
 Wiltsee, Ernest A. 58
 Wise, Mary 169
 Wyke, Charles Lennox 12, 13

Zar de Rusia 14, 15

Zeledón-Wyke, tratado 9,13

INDICE GENERAL

Introducción	9
TESTIMONIO DE SCOTT	
Preguntas del abogado defensor	17
Preguntas del abogado acusador	177
Segundo interrogatorio del defensor	289
Segundo interrogatorio del acusador	299
APENDICE	303
Documentos:	
No. 1 -- Resolución de la junta directiva de la Compañía Accesoria del Tránsito, en reunión del 30 de enero de 1856, nombrando a Joseph N. Scott, único agente de la compañía en Nicaragua.....	305
No. 2 -- Resolución de la junta directiva de la Compañía Accesoria del Tránsito, en reunión del 30 de enero de 1856, aboliendo las agencias en San Juan del Sur y La Virgen	305
No. 3 -- Carta de Thomas Lord, Presidente de la Compañía Accesoria del Tránsito, a Joseph N. Scott, fechada en Nueva York el 22 de diciembre de 1855, indicándole que se encargue de la admi- nistración de toda la ruta del tránsito en Nica- ragua	306
No. 4 -- Certificado de entrega del vapor <i>J. N. Scott</i> al señor Joseph N. Scott, firmado por S. A. Lockridge en Punta Arenas el 5 de marzo de 1857	307
No. 5 -- Carta de Thomas Lord, Presidente de la Compañía Accesoria del Tránsito, a Joseph N. Scott, agente de la compañía en Punta Arenas, fecha- da en Nueva York el 20 de septiembre de 1855, dándole instrucciones sobre venta de armas al gobierno de Nicaragua	307
No. 6 -- Cuentas generales de la Compañía Accesoria del Tránsito con su agente Joseph N. Scott, corres- pondientes al mes de enero de 1856	308

No. 7 - Cuentas generales de la Compañía Accesorio del Tránsito con su agente Joseph N. Scott, correspondiente al mes de febrero de 1856	312
No. 8 - Cuenta de giros de la Compañía Accesorio del Tránsito con su agente Joseph N. Scott, correspondiente al mes de febrero de 1856.....	315
No. 9 - Cuenta de giros de la Compañía Accesorio del Tránsito con su agente Joseph N. Scott, correspondiente al mes de marzo de 1856.....	316
No. 10 - Cuentas generales de la Compañía Accesorio del Tránsito con su agente Joseph N. Scott, correspondiente al mes de marzo de 1856.....	316
No. 11 - Carta de C. K. Garrison a Joseph N. Scott, fechada en Nueva York el 20 de abril de 1858, notificándole que Cornelius Vanderbilt adquirió todos los bienes que pertenecieron a Garrison y Morgan en Nicaragua	323
No. 12 - Carta de Cornelius Vanderbilt a Joseph N. Scott, fechada en Nueva York el 20 de abril de 1858, solicitándole que entregue los bienes que tiene en su poder	324
No. 13 - Carta de los comisionados Kewen y Alden a Joseph N. Scott, fechada en La Virgen el 22 de febrero de 1856, notificándole el embargo de los bienes de la Compañía del Tránsito y solicitándole un inventario de dichos bienes	324
No. 14 - Carta de los comisionados Kewen y Alden a Joseph N. Scott, fechada en La Virgen el 23 de febrero de 1856, acusándole recibo del inventario y nombrándolo guardián de los bienes.....	325
No. 15 - Carta de los comisionados Mayorga, Kewen y Alden a Joseph N. Scott, fechada en Granada el 28 de febrero de 1856, nombrándolo tasador de los bienes	326
No. 16 - Reclamo presentado por Joseph N. Scott ante el Agente Comercial de los Estados Unidos en San Juan del Norte, fechado el 20 de enero de 1858, pidiendo que se le entreguen los vapores <i>Morgan</i> y <i>Ogden</i> para garantizar el pago de unas deudas que con él tiene la Compañía del Tránsito.....	327

*Este libro se terminó de imprimir en los
Talleres de Edit. y Lito. "San José", S. A. de
Monagua el día 30 de Septiembre de 1975.*

No. 17 - Carta de Joseph N. Scott a A. F. Conklin, fechada en Punta Arenas el 18 de marzo de 1856, enviando letra de cambio conforme instrucciones de Lainé (Goicouria)	329
No. 18 - Carta de instrucciones de Jas. D. P. Ogden, Presidente de la Compañía Accesoría del Tránsito, a Joseph N. Scott, agente de la compañía en San Juan del Norte, fechada en Nueva York el 18 de agosto de 1853	329
No. 19 - Cuentas generales de la Compañía Accesoría del Tránsito con su agente Joseph N. Scott, correspondientes al mes de noviembre de 1855.....	332
No. 20 - Cuenta de giros de la Compañía Accesoría del Tránsito con su agente Joseph N. Scott, correspondiente al mes de noviembre de 1855.....	335
No. 21 - Cuentas generales de la Compañía Accesoría del Tránsito con su agente Joseph N. Scott, correspondiente al mes de diciembre de 1855.....	336
No. 22 - Cuaderno de bitácora del vapor <i>La Virgen</i> - mes de octubre de 1855	339
No. 23 - Vapores que llegaron a San Juan del Sur, procedentes de San Francisco, entre el 29 de agosto de 1855 y el 1 de mayo de 1857	343
No. 24 - Vapores que llegaron a San Juan del Norte, procedentes de Nueva York, entre el 29 de agosto de agosto de 1855 y el 1 de mayo de 1857.....	344
No. 25 - Vapores que llegaron a San Juan del Norte, procedentes de Nueva Orleans, entre el 29 de agosto de 1855 y el 1 de mayo de 1857.....	345
No. 26 - Despachos del Agente Comercial de los Estados Unidos en San Juan del Norte, al Departamento de Estado, en los que narra la destrucción del puerto, fechados entre el 26 de febrero de 1859 y el 16 de enero de 1860	346
INDICE ONOMASTICO DEL TESTIMONIO DE SCOTT	349