

EL TESTIMONIO DE SCOTT

Declaración del Capitán Joseph N. Scott,
como testigo de la defensa,
en juicio entablado
por el depositario de la compañía accesoria 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**
FUNDACIÓN
www.enriquebolanos.org

FONDO DE PROMOCION CULTURAL BANCO DE AMERICA

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

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

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

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

- Dr. Alejandro Bolaños Geyer
Don José Coronel Urtecho
Dr. Ernesto Cruz
Don Pablo Antonio Cuadra
Dr. Ernesto Fernández Holmann
Dr. Jaime Incer Barquero
Don Orlando Cuadra Downing, Secretario



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 PRENSA

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 Accesoría 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.

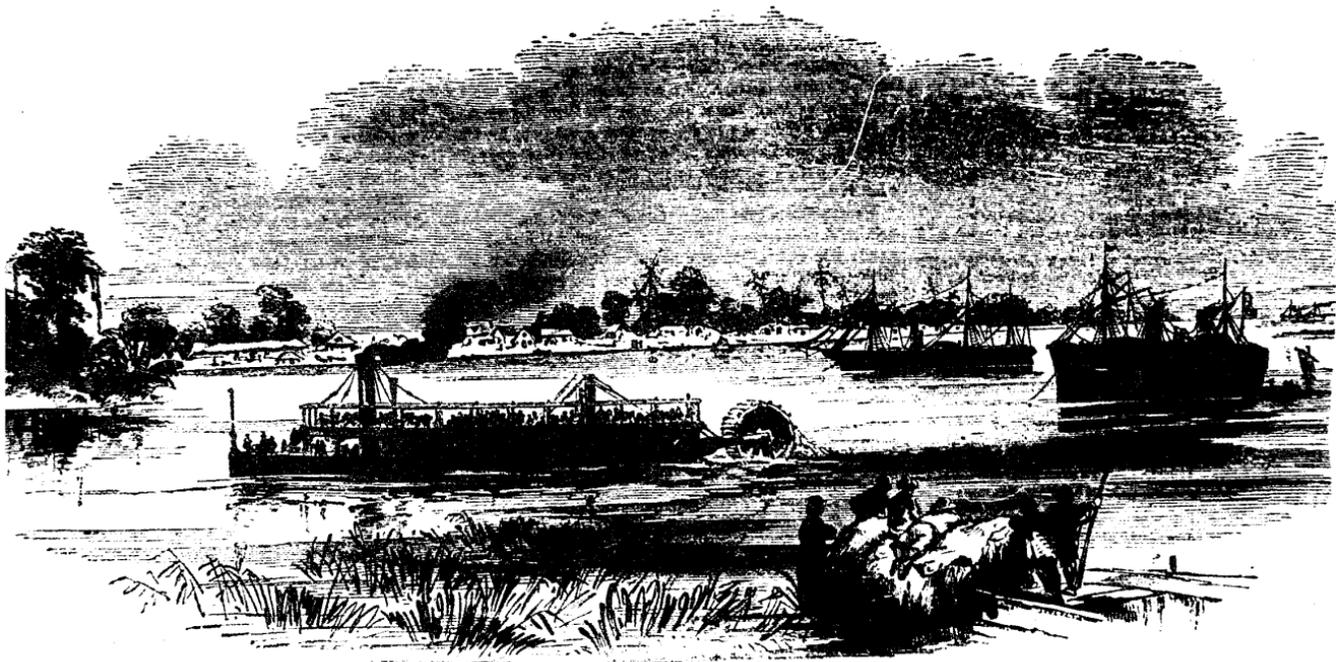
Durante su corta estadía de apenas seis años, Scott presenció y participó en numerosos acontecimientos que fueron decisivos para modificar sensiblemente nuestro destino. El bombardeo y destrucción de Greytown por Hollins; el fracaso de la empresa de Kinney; la sangrienta y cruel revolución del 54, convertida 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.

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 NNF 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 Accesoria 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.