

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-

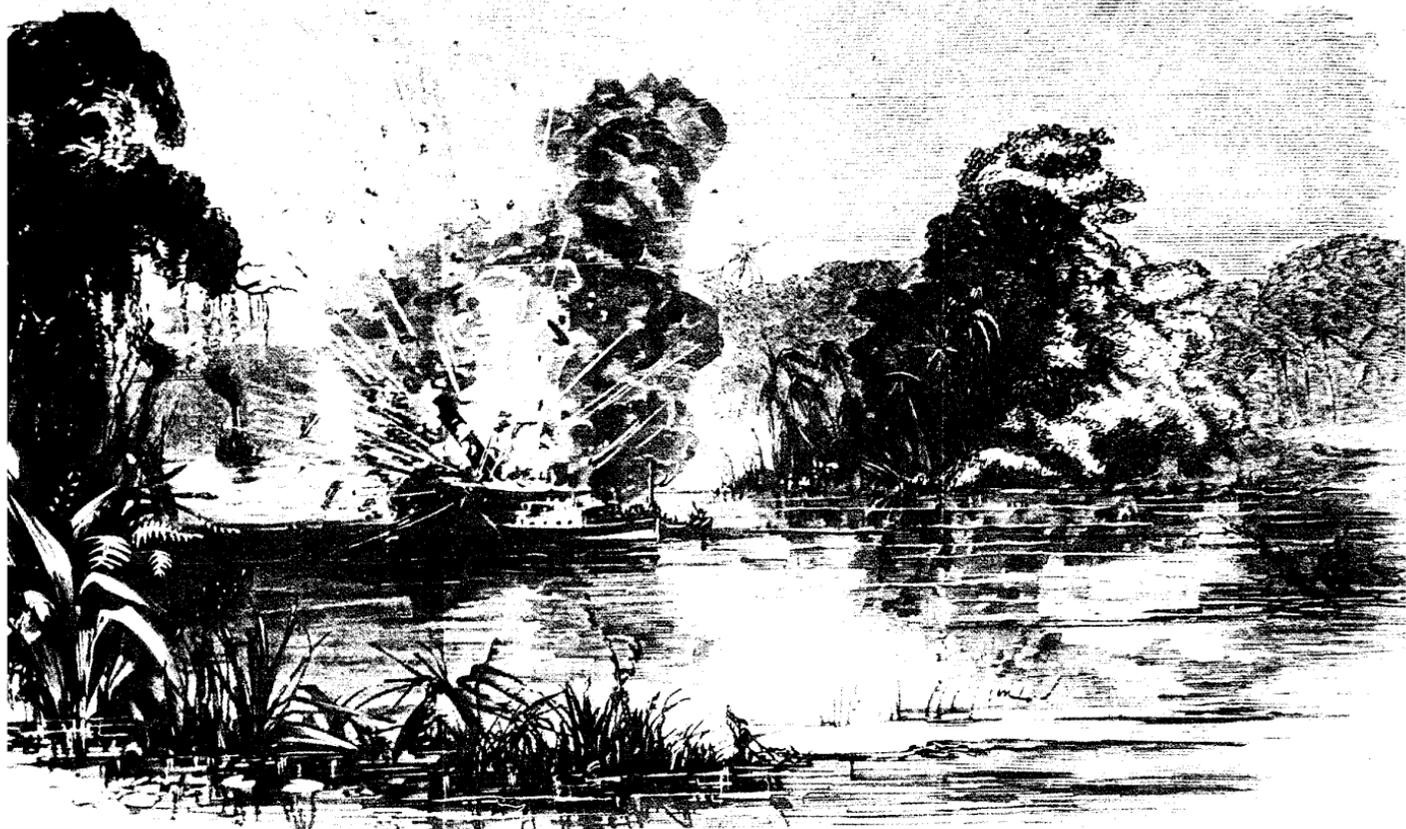
- P – Continúe narrando los hechos relacionados con la captura de los vapores del río y del lago en diciembre de 1856.
- R – Ahora diré lo que le pasó a cada uno de los vapores. Como una semana después de haberlo capturado, los costarricenses echaron a pique al vapor *Wheeler* en la confluencia del Sarapiquí. 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 costeando 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 nicaraguenses. 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.

— 137 —

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.

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.

— 139 —

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 Accesoría 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.

— 144 —

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 Accesoría 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 Accesoría 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 Accesoría 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 Accesoría 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

visto filibusteros en el Istmo, de los que llegaron en los vapores de la Compañía Accesoria 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 Accesoria 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 Accesoria 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 53, 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 Accesoria 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 me 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 – Refréscase 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?

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-

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 Accesoria 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 Accesoria 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 Accesoría 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.

— 177 —

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

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 Accesoria 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

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 Accesoría 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

— 184 —



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

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 Accesoria del Tránsito por el gobierno y la fecha en que usted comenzó a administrarlos en nombre de Morgan y Garrison?
R – Como dos meses.