

BOLETIN OFICIAL.

Se publica los
Miércoles y Sábados.

SAN JOSÉ, ENERO 19 DE 1856.

Suscripción:
Por un año, 12 rs.

CONTENIDO.

OFICIAL.

TRIBUNAL de Cuentas.

NO OFICIAL.

El ferrocarril de Panamá.—Vapores.

EXTRACTOS diversos.—Inglaterra y los Estados Unidos.—Nueva Granada.—Sucesos de Nicaragua.

MISCELÁNEA.

AVISOS.—Movimiento marítimo.

OFICIAL.

TRIBUNAL DE CUENTAS.

DOMINGO MATTEY, Contador Secretario del Tribunal de cuentas rezagadas de la República.

CERTIFICO: que en el libro de Resoluciones y sentencias que lleva este Tribunal, á folios 4 y vuelto se encuentra el auto siguiente:—
"Tribunal de cuentas rezagadas. San José á las once de la mañana del día nueve de Enero de mil ochocientos cincuenta y seis.—
Vista la contestacion anterior, dada á los reparos deducidos á las cuentas del ex-Tesoroero de la Junta itineraria Don Joaquín Alvarado, corridas en el año de 1851, y resultando de ella, y de la certificacion que corre bajo el número 17, estar legalmente subsanados los reparos números 7, 10, 17 y 18, que eran en contra del dicho empleado, por valor de \$ 826 1/2 rs. quedando vigentes los reparos números 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 12 y 13, que ascienden á la cantidad de \$ 128 1 real que son á favor, lo mismo que los de los números 2, 11, 14 y 15, que son en contra, por valor de \$ 57 2/3 rs., que deducidos de la cantidad que tiene á favor, queda líquida la de \$ 70 6 1/2 rs.—Y no habiendo otra objecion que hacer en dichas cuentas, se aprueban en competente forma, y al efecto dese aviso al Sr. Intendente General para que se sirva ordenar el pago indicado al empleado referido; y expedirse á éste el pliego de fincamiento que le corresponde, dejando siempre á salvo los derechos de la República.—L. Montes de Oca.—L. Fernandez."

El auto anterior lo dictaron los Señores Ministros que lo suscriben, por ante mí el Secretario que doy fe.

D. Mattey.

NO OFICIAL.

SAN JOSE, ENERO 19 DE 1856.

EL FERRO-CARRIL DE PANAMA.

I.

El ferrocarril de Panamá ha inaugurado brillantemente una nueva era para todos los pueblos que baña el grande Océano Pacífico.

No se adquiere la gloria tan solo en los sangrientos campos de batalla: no son las conquistas bélicas las que mas electrizan hoy á los pueblos: el espíritu del siglo, al conceder sus aplausos al valor é inteligencia militar, condena la guerra como bárbara é inhumana, y otorga, con mas justo merecimiento, las palmas de la gloria á las pacíficas conquistas industriales, á las grandes obras donde brilla el genio del hombre trabajando en medio de la paz venturosa por el progreso, la dicha y la fusion fraternizadora de la humanidad.

Mas de tres siglos habian pasado desde que Vasco Nuñez de Balboa, lleno de aquella ardiente fé que inflamaba á nuestros padres venerandos, cruzando selvas impenetrables, rios torrentosos, climas pestíferos, soledades salvajes, ignotas, y cuajadas de fieras carnívoras y venenosos reptiles, se lanzó con indómita constancia y heroico valor á buscar al pacífico hermano del proceloso Atlántico. El lo encontró atravesando el maravilloso istmo americano.

Desde entonces se reconocieron las inmensas ventajas de esa ruta en donde el mundo de Colon forma una delgadísima cintura, sobre cuyas cimas centrales puede oirse el ruidoso oleaje de los dos Océanos.

El estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos no le disputaron en los antiguos tiempos la supremacía: Panamá y Portobelo fueron el emporio del comercio del mar del Sur con el del Norte. Tesoros sin cuento cruzaban, en aquellas épocas de monopolio y fabulosa riqueza, el privilegiado istmo americano, hasta que nuevas ideas y trastornos universales impelieron á los navegantes á remontar la tormentosa tierra del fuego abandonando la rápida via istmeña.

Felipe V, Carlos III, el gran Bolívar y despues varios monarcas europeos y poderosas compañías, hicieron estudiar con científicas y penosas exploraciones, los puntos mas apropósito desde Méjico hasta la Nueva Granada para abrir una ruta terrestre ó acuática que enlazara los dos mares.

Grandes estudios, proyectos y empresas se formaron por diversas naciones con la proteccion de augustos personajes, pero todo fué en vano:

estaba reservado al impetuoso carácter del pueblo anglo-americano el abrir esa comunicacion portentosa. El descubrimiento de las rejiones auríferas de la recién adquirida California fué la señal de que habia llegado el instante de emprender esa obra magna ante la cual se habian evaporado tantos brillantes proyectos y cejado tantísimos potentados especuladores.

A principios de 1850 empezaron los trabajos del ferrocarril en la cenagosa isla del Manzanillo: graves, repetidísimos, infinitos y aterradores obstáculos se opusieron, pero todos los venció la incontrastable resolucion de la Compañía empresaria, animada vigorosamente por el talento, actividad y teson del ilustrado caballero JOHN L. STEPHENS, que murió sin ver concluida la obra á que tan vivamente habia contribuido.

El ferrocarril habia avanzado y la Compañía, llena de fé y confianza en la habilidad é infatigable perseverancia del ingeniero G. M. TOTTEN, no economizó nada; derramó el oro por todas partes para adquirir hombres y materiales, para reparar las pérdidas cotidianas que sufría en un pais sin recursos, cubierto de ciénagas profundas y selvas enmarañadas, en donde llueve á torrentes y crecen los rios con impetu destructor, en un clima ardiente y mortífero, que aniquilaba ó mataba á centenares los operarios pagados con insólita usura y llevados costosísimamente de diversos puntos del globo.

Tanta resolucion, tantos sacrificios y perseverancia obtuvieron por fin un espléndido resultado, y á los cinco años de empezada la obra colosal, en Enero de 1855, las aguas de los dos Océanos, conducidas en violentas locomotoras sobre las fajas de hierro que hacian abrazarse á entrambos mares, se mezclaron, al mismo tiempo que los alegres gritos de los hijos del istmo y los anglo-americanos allí residentes, llenos de entusiasmo y noble orgullo al ver terminada la magnífica ruta interoceánica.

Siete millones y doscientos mil pesos se han invertido en toda ella, pero ¿qué es esa suma con las ganancias que reportará á sus dueños en venta y nueve años que

a?—¿que son las vidas que se han sacrificado para adquirirla, si se comparan con las que salvará haciendo innecesario remontar el cabo de Hornos, disminuyendo por millares de leguas las distancias, economizando meses enteros de peligrosas travesías, y brindando mil beneficios á la generalidad de los pueblos?

Nada.

El ferro-carril de Panamá, ya lo hemos dicho, ha inaugurado una nueva era para todos los países que riegan el Pacífico, y la revolucion que ejecute no solo se limitará al comercio que enriquece, liga y civiliza á las naciones, sino que será eminentemente política y social: sí, porque los pueblos se aproximarán, se confundirán; las inmensas soledades de la América se poblarán transformándose rápidamente, y ¡Solo Dios puede decir el destino que espera á sus hijos!

VAPORES.

No bien el Gobierno habia entrado en arreglos con los dueños del Vapor *Emilia*, que siguieron á los puertos del Salvador y Guatemala con el mismo fin, para el establecimiento de la linea entre Panamá y la costa de Centro-América, cuando se presentaron en esta ciudad los agentes de la gran Compañía del ferro-carril, Señores W. C. Stout y W. Nelson, ofreciendo al Gobierno y al comercio nacional mayores ventajas que los primeros.—Pendientes aun de aquellos arreglos no se ha podido llegar á una solucion definitiva y satisfactoria; pero creemos que muy pronto podremos anunciar al público la ratificacion de una ó otra contrata.

Siempre que la Compañía del ferro-carril de Panamá emplee agentes tan inteligentes y conciliadores como los Señores Stout y Nelson, puede estar segura de obtener todos los buenos resultados que desee. Acompaña á estos caballeros el Sr. J. Power, redactor propietario de *The Star and Herald* de Panamá. Reproducimos una carta dirigida por los Señores Agentes al Honorable Ministro de Hacienda.

San José, Enero 15 de 1856.

Muy Señor mio,

Una de las miras principales de la Compañía del ferro-carril, al encontrarnos la presente Comision, es el estender informaciones fidedignas respecto á aquel camino y de las facilidades que ofrece al comercio de la América Central. Tenemos mucho gusto en incluir adjunta una copia de la tarifa de la Compañía y una manifestacion comparativa de las vias del Istmo de Panamá y de la del Cabo de Hornos para la inteligencia de U. y de los que deseen aprovechar las ventajas que derivan de remitir sus mercancías por la via del Istmo.

Entre trenes entre Panamá y Nueva York, ya construido ya muelles en el puerto de Aspinwall ofrecen co-

modilidades para buques de grandes dimensiones: el de Panamá, á causa de la alza y baja de la marea, sirve solamente para buques cuyo porte baje de 200 toneladas. Estos se hallan seguros al costado del muelle, embarrados cuando la marea baja. El gasto de lanchas desde los buques es muy moderado, poseyendo la Compañía lanchones grandes de hierro por medio de los cuales se desembarca por el precio de \$ 1 ½, moneda americana, por tonelada.

En Aspinwall hay mucha facilidad para embarcar mercaderías para cualquiera parte del mundo. Al tiempo de nuestra partida de Panamá no habia menos de veinte buques en la bahía de Aspinwall; dos de ellos habian traído cargamentos de Europa y procuraban encontrar flete para regresar, lo que hubieran aceptado á precios módicos. Los demás buques eran principalmente de procedencia de los Estados Unidos.

Una linea de buques á vela (*clipper brigs*) ha principiado últimamente á traficar entre Nueva York y Aspinwall bajo los auspicios de la Compañía del ferro carril de Panamá; estos buques salen de Nueva York dos veces por mes y se despachan de Aspinwall inmediatamente despues de haber desembarcado su cargamento con lo que está listo para ellos.

El flete de estos buques, de ida ó vuelta, es de 6 \$ por tonelada por medida ó peso.—Café y Cacao ½ de centavo por lib. Las mercaderías que pasan por el camino para embarcarlas en estos buques no pagan almacenaje en caso de encontrarse un buque en el puerto para recibir las inmediatamente.

Ademas de la linea indicada llegan constantemente muchos otros buques de los Estados Unidos á Aspinwall cargados con carbon para el consumo de las Compañías Americanas de vapores en Aspinwall y Panamá. El importe de toneladas empleadas en este ramo solamente sube á mas de 20,000 toneladas al año. La mayor parte de estos buques no teniendo ningun cargamento en Aspinwall con que volver, van á las Indias Occidentales ó á los puertos del Sur de los Estados Unidos. Muchos vuelven en lastre.—Muchos de estos buques se pudieran conseguir á fletes muy baratos para cualquiera parte del mundo.—La mayor parte de los buques indicados son de 2 á 400 toneladas y son buenos y seguros.

Existen tres lineas de vapores que tocan en Aspinwall que son la de Nueva York, la de Southampton y la de Habana. El flete de los vapores ingleses no será desconocido á U. El flete de la linea de Nueva York es de 28 \$ por tonelada, el de la Habana de 20 \$. Estos precios se pudieran bajar mucho consiguiendo flete por cantidades mayores.

La Compañía del ferro-carril está lista ahora para recibir mercaderías en Panamá y dar conocimientos desde allí hasta Nueva York por la linea de buques á vela establecida bajo sus auspicios, libre de otras comisiones ó gastos. Cargamentos con destino á Nueva York se pueden consignar al agente de la Compañía del ferro carril, sin necesitar el nombramiento de otro agente para ocuparse del asunto.

La Compañía del ferro carril esta tambien dispuesta á recibir carga en Nueva York destinada para Europa ú otros puntos, y se ocupa de sus remisiones sin cargar comisiones ó mas gastos que los desembolsos hechos para ellos.

Consignando cargamentos al agente de la Compañía del ferro-carril para reembarcar en sus buques de vela, gozan no solamente de la ventaja de no pagar comisiones sino que tienen tambien la ventaja de no pagar el flete del Istmo hasta que lleguen las mercaderías á Nueva York.

Por la nota simulada de los gastos sobre un cargamento de café observará U. que actualmente los gastos sobre aquel artículo de Punta-Arenas á Nueva York son de \$ 31, 10 por tonelada de 2240 lib. inglesas, pero como desde esta Republica se ha remitido muy poco café á los Estados-Unidos, nos es difícil el informarnos del flete que se cargaria sobre café desde Punta-Arenas hasta Nueva York por la via del Cabo de Hornos, pero debemos suponer que no será mucho menos que por el ferro-carril de Panamá. Pero aun pudiendo remitir el café por el Cabo de Hornos libre de flete, siempre demuestra mi estado que la via de Panamá es preferible, siendo su llegada en la buena estacion, por no haber la pérdida en el peso y siendo su color y condicion mejor á causa de ser mas corto el viaje de mar. La pérdida de intereses se disminuye y se presenta la facilidad de poder hacer remisiones mas pequeñas, y muchas otras razones que U. comprenderá perfectamente.

El Café destinado para los mercados ingleses probablemente costaria de Aspinwall directamente 10 \$ por tonelada, es decir en todo \$ 32 70 centavos. Como la Compañía inglesa de vapores se ha propuesto remitir el carbon que necesita para sus vapores á Aspinwall para pasar el ferro carril hasta Panamá, y sus buques traerán lo menos 10,000 toneladas en el año, no habrá falta de buques que carguen para Europa, y aun no existiendo estos buques el flete de N. York hasta Liverpool es generalmente de 5 \$, ascendiendo así el flete total, via N. York, á \$ 36 10 centavos y á mas el gasto de reembarque, lo que se compensaria por la ventaja de haber tocado en dos mercados.

Me ha sido imposible acertar cual es el flete comun de Punta-Arenas hasta Europa desde que se fletan generalmente los buques por ida y vuelta, pero juzgando por los fletes desde Valparaíso que son de 5 libras por buques inferiores y 5 lib. 10 shelines por los de 1ª clase, se debe suponer que los fletes desde Punta-Arenas deben ser ahora de 6 lib. hasta 6 lib. 10 shelines, lo que es mas alto que por el ferro carril de Panamá.

Estimando la cosecha de Café en 5,000 toneladas anuales y que pasen por el ferro carril 4,000 toneladas, ganará la República cerca de 200,000 \$ mas que por el modo antiguo de remitir por via del Cabo de Hornos.

Es inútil para nosotros el decir algo respecto á la linea de vapores proyectada entre Panamá y la América Central, desde que U. sabrá apreciar las ventajas que de su establecimiento derivan para esta Republica y para nosotros.

Quedamos de U.

Muy atentos servidores

“W. C. Stout”.

“Wm. Neison”.

Agentes especiales de la Compañía del Ferro Carril de Panamá.

Al Honorable

Señor D. M. J. Carazo.

San José.

EXTRACTOS DIVERSOS.

INGLATERRA Y ESTADOS-UNIDOS.

(Traducido del Morning Post de Londres.)

Por desagradable que sea el aspecto de la cuestion recientemente suscitada entre los Estados-Unidos de una parte, é Inglaterra, Francia y España de la otra, respecto á Haití y Cuba, otra causa de desavenencia ha surtido tambien entre los Estados-Unidos é Inglaterra de infinitamente mayor gravedad

importancia. El actual Gabinete de Washington, deseoso de adquirir prestigio político, acaso juzgue un acto de tino sustentar en los términos mas impropios y vanagloriosos la doctrina de Monroe, de que ninguna potencia europea ha de intervenir en los asuntos de ningún estado independiente y soberano dentro de los límites de la América septentrional. Esta doctrina, aplicada en primer lugar a Tejas y Méjico, trátase ahora de extenderla conforme a la interpretación que le dan los Estados-Unidos, y su significado es "que toda obligación de derecho internacional y de justicia pública ha de ser atropellada a fin de que las inclinaciones anexionistas y filibusteras de un corto número de sus ciudadanos queden cumplidas y satisfechas".

Nos inclinamos a suponer que Jonatas, no obstante sus fauvaronadas, es demasiado cuerdo para querer enredarse en una séria pelea con las dos principales potencias marítimas del mundo, solo por sostener a una pandilla desacreditada, y cuyo deseo de halagar el elemento mas vicioso del carácter anglo-americano, es tan poco decoroso como contrario al honor y a los intereses permanentes del gran pueblo de los Estados Unidos. Inglaterra y Francia, no obstante la lucha que tienen empeñada en Oriente, cuentan con los medios y tambien con la resolución de refrenar ese espíritu de agresión, ileso y patentizado de algun tiempo acá, por los anglo-americanos; y aun cuando aquel tono insultante y amenazador cabe explicarlo por la adquisición del territorio ruso en la América Septentrional, sin embargo, una gran guerra marítima con sus costas abiertas, con su escuadra pequeña, con su vecino británico en el Canadá, fuerte, rico, adicto a la madre patria y capaz de repeler toda invasión, sería un rasgo de política que el buen sentido del pueblo anglo-americano, en su parte mas honrada y reflexiva, sabrá (lo que apetecemos y confiamos) escusar a su país. ¿Que buenos resultados podrían originarse de esta lucha sacrilega? Acaso el comercio de Inglaterra y Francia padecerian por el momento; pero todo barco anglo-americano quedaría barrido de la superficie de los mares; todo los puertos anglo-americanos se verian bloqueados, todas las costas de la Confederación, desde Maine hasta Florida, se hallarian espuestas a un ataque, y toda esta carnicería, esta ruina y estos daños se habrian provocado por adquirir un Seba-topol haitiano, desde donde fuera mas fácil amenazar otras comarcas!

La segunda complicación proviene de actos que se alega haber sido cometidos con infracción de la ley municipal de los Estados Unidos por Mr. Crampton, el Ministro británico en Washington, Sir E. Head y Sir Gaspar Le Marchant. Inglaterra no tiene derecho a manifestarse descontenta con la política neutral que el gobierno de la Confederación tiene intenciones de observar en la pendiente lucha. Mas aun: es un deber de Inglaterra el no permitir que sus agentes cometan actos en que se violen ni la neutralidad ni la ley municipal de los Estados-Unidos. En una causa recién juzgada ante el tribunal de distrito de Filadelfia, un tal capitán Strobell, llenando el oficio de delator vulgar, acusó a Mr. Crampton, Ministro británico, a Sir E. Head, Gobernador general del Canadá, y a Sir G. Le Marchant, gobernador de Nueva Escocia, de haber, con premeditado intento, enviado agentes a los Estados-Unidos con el objeto de hacer enganches para la legión auxiliar inglesa. Ahora bien: conforme al aserto de ese delator, en cuyo testimonio no es dable poner implícita fé, el gobierno británico se limitó

a hacer públicas las condiciones bajo las cuales se admitian extranjeros en la legión británica.—Todo alemán, mientras permaneciese en los Estados Unidos era dueño de aceptar ó rechazar la oferta. Si cruzaba la frontera y se alistaba en debida forma, entonces se convertía en un soldado británico; pero previamente y aun cuando hubiese recibido auxilios, (esto es, dinero), no se hallaba bajo la necesidad de ir; permanecía tan libre como su inclinación ó necesidades se lo permitiesen; no era soldado en fin, y ninguna ley de los Estados-Unidos se veía violada. Aun despues de llegar al Canadá, su enganche era un acto puramente voluntario. La sensibilidad desplegada en este punto, aparece muy notable cuando se traen a la memoria las frecuentes y palmarias infracciones de la ley internacional de que Tejas, Méjico Cuba y la América Central son testigos. *Confiamos en que la presencia de la formidable escuadra británica que se reúne en las Bermudas, servirá de refrigerante a la arrogancia y a la excesiva susceptibilidad de los anglo-americanos.*

NUEVA GRANADA.

Recomendamos la lectura de la siguiente muy digna y justa RESOLUCION del Poder Ejecutivo retirando el *Exequatur* de Cónsul de Portugal en Panamá al Señor Henrique Hugo Munro.

Despacho de Relaciones Exteriores.—Bogotá, 15 de Noviembre de 1855.

Visto en Consejo de Gobierno el testimonio que con oficio de fecha 29 de Setiembre último, número 173, ha remitido al Poder Ejecutivo el Sr. Jefe Superior del Estado de Panamá, del sumario judicial instruido a consecuencia del atentado que se cometió públicamente por varios extranjeros en la isla de Taboga, el día 9 de Junio del presente año, aplicando de propia autoridad y por un abuso escandaloso de la fuerza la pena de muerte a Daniel Martínez, Manuel Mejía y José María Jimena, tambien extranjeros, responsables según parece del asesinato de Justo Tracy, pero no sentenciados todavía por el Tribunal territorial competente.

Por cuanto se halla plenamente acreditado en el sumario, por el dicho de numerosos testigos y certificación de las autoridades locales, y como hecho de notoriedad pública, que la persona que principalmente intervino de un modo activo y a cara descubierta en la preparación y consumación del atentado fué el Sr. Henrique Hugo Munro, Cónsul de S. M. F. el Rey de Portugal en Panamá: que el se puso con espada en mano a la cabeza de las tripulaciones que desembarcaron armadas en la isla, el arrebató de la presencia del Juez a los tres delinquentes, él arengó al pueblo para demostrar la conveniencia de su inmediata ejecución capital, y él rechazó los requerimientos y protestas del Jefe Político, abandonando al sacrificio las víctimas que sustraía al poder legal.

Y considerando no ser posible que despues de tan irregular conducta del Sr. Munro, por la cual deberá responder en juicio criminal, se le continúe reconociendo en el carácter consular de que fué investido.

El Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo, de acuerdo con el dictámen del Consejo,

RESUELVE:

1º Retirase el *Exequatur* de sus Letras patentes de Cónsul de Portugal en Panamá, al Sr. Henrique Hugo Munro. (1)

(1) El Sr. Munro era agente de la Compañía de vapores californianos.

2º Esta resolución será puesta con sus antecedentes en conocimiento del Gobierno de S. M. F. el Rey de Portugal; y comunicada al Sr. Jefe Superior del Estado de Panamá, para que surta inmediatamente los efectos legales.

Publíquese.

El Secretario, Pombo.

SUCESOS DE NICARAGUA.

ARTICULO 3º (1).

Otra vez hemos tenido ocasion de hacer notar esa tendencia que se observa en los pueblos del Norte a avanzar hácia las comarcas meridionales. La historia de diferentes países reproduce de tiempo en tiempo esos grandes movimientos, cuyo secreto impulso quizá no es fácil acertar, y que donde quiera que se han verificado han dejado tras si huellas profundas, causando no pocas veces un cambio completo en la condicion social de los pueblos que han experimentado sus efectos.

Como quiera que sea, hace algun tiempo que en el continente americano se observa igual fenómeno: el movimiento expansivo de los pueblos del Norte y su tendencia a ir ensanchando sus fronteras hácia el Mediodía. El carácter peculiar de esas agresiones, la manera con que se organizan y desarrollan, tienen algo de instintivo y espontáneo, que despojándolas hasta de la mas lijera apariencia de regularidad, viene a dejarlas reducidas a empresas aventureras, a unas verdaderas piraterías en grande escala.

La organización, enteramente escepcional, de la sociedad en los Estados-Unidos y la índole peculiar de sus instituciones, hacen que en el territorio de la Union se proyecten esas expediciones contra los Estados débiles, y que no obstante las leyes de neutralidad, y a despecho de sherifes, procuradores y jurados, salgan las partidas armadas, con escándalo general, a hostilizar naciones con quien el Gobierno se halla en paz. Así se han verificado las expediciones invasoras contra Cuba, Sonora y Nicaragua. Las masas, por un secreto instinto, simpatizan con esas tentativas y les prestan su apoyo moral y material: las medidas de la autoridad y la desaprobación de la prensa sensata, no pueden nada ante el torrente de la opinion general, a quien halagan esas empresas atrevidas. Sin el apoyo oficial del Gobierno, los aventureros, si sufren un descalabro, son ahorcados ó fusilados, sin que nadie tenga derecho a reclamarlo.

Como es bien sabido, existen en los Estados-Unidos sociedades organizadas que tienen por objeto único proyectar expediciones vandálicas contra determinados países, contando con medios y recursos no pequeños para llevarlas a debido efecto. Los que están al frente de tales empresas, son verdaderos especuladores, que arriesgan algo con la esperanza de obtener mucho, aun cuando sea andando el tiempo y a la larga. El pretexto es unas veces la colonización y el laboreo de las minas, otras la construcción de canales y ferro-carriles y algunas el ayudar a sacudir el yugo de la tiranía, proporcionar instituciones libres, etc. Para llevar a cabo esos planes, se cuenta con la audacia desesperada de los expedicionarios, jente que poco ó nada tiene que perder y para quien la muerte no es quizá lo peor; se cuenta con la debilidad y falta de medios de los países a quienes se va a hostilizar, divididos en opiniones políticas que se sostienen encarnizadamente, fal-

(1) Por una gran casualidad hemos recibido este artículo. La correspondencia de Guatemala y Costa-Rica es indudablemente interceptada en el tránsito.—Así lo creemos puesto que no nos llegan cartas ni periódicos sino por vías esrañas.

tos de unidad, enervados por muchos años de luchas y por el vértigo que producen las interminantes discusiones teóricas; se cuenta con la natural indolencia de los habitantes de estas regiones tropicales; se cuenta, en fin, con que se encontrarán hijos del propio país suficientemente incautos para dar oído á los supuestos proyectos de mejoras, ó bastantemente viles para abrir las puertas á los invasores, por tal de vengarse de sus adversarios, aun cuando así preparen su propia ruina. Con todo esto cuentan los aventureros. De otra suerte cómo habria de atreverse un puñado de hombres indisciplinados y faltos de todos esos nobles estímulos que dan origen á los grandes hechos, á pretender dominar pueblos numerosos, que por atrasados que se les suponga en el arte de la guerra, siempre tendrían en la lucha no pocas ventajas sobre sus enemigos? Así se ha visto en la Isla de Cuba, cuando la expedición de Don Narciso Lopez, que los aventureros sufrieron el mas completo descalabro, pagando con su vida el jefe de aquella incaica empresa y muchos de los que le seguían, su ciega temeridad. Así se vió tambien, aun no hace mucho tiempo, en la Baja California huir vencidos por una división del ejército mejicano los aventureros que acaudillaba este mismo Walker que intentó, sin éxito, en Sonora, lo que tan fácilmente está poniendo por obra en Nicaragua.

Hay en estos países elementos de defensa que pueden ser suficientes para la conservación de la independencia, si se saben aprovechar en la ocasion. Ni los aventureros son invulnerables, ni la raza que puebla estas comarcas está tan abatida y degradada que la pueda sojuzgar un puñado de gente perdida, si quiere defenderse. Hay, á nuestro juicio, muchos medios de defensa que, llegado el caso, podría poner en acción un pueblo que no esté dispuesto á dejarse imponer por una partida de advenedizos, que no tendrían otro título para tratar de arrebatarle su nacionalidad, que el que pudiera alegar el seateador que en el camino real pidiera la bolsa ó la vida al caminante.

(Gaceta de Guatemala. Diciembre 14.)

MISCELANEA.

—La sociedad de la Templanza. Si hemos de creer el testamento de uno de sus adptos, esta sociedad inglesa, á fuerza de economizar en todo, parece que tiene sus tendencias á economizar tambien los días de su vida, *economía* que seria bien triste por cierto. Segun refiere un diario de Londres, uno de los afiliados de la Sociedad, que concurrió al *meeting* celebrado la otra noche, se levanto y dijo:

“Amigos míos, hace tres meses firmé mi compromiso de miembro de esta asociación. (La reunión dá muestras de gran contento.) Un mes despues, amigos míos, tenía en mi bolsillo una guinea, cosa que no habia podido lograr nunca hasta entónces. (Aplausos.) A los dos meses de mi inscripción en la sociedad, amigos míos, llevaba sobre mis hombros una levita, cosa bien estraña en mí que no habia podido conseguirla en toda mi vida. (Numerosos *hurras* victorean al orador.) En fin, añade este, hace quince días, amigos míos, me he comprado un ataúd. (Grande sorpresa y silencio en el auditorio.) Tal vez desearis saber, continuó el orador, porqué he comprado un ataúd? Pues bien, amigos míos, lo he comprado porque estoy seguro de que si continúo cumpliendo mi compromiso para con la Sociedad quince días mas, me tenderán en él á la larga... (La asamblea de la templanza quedó como estupefacta, y no aplaudió ya más).”

Terrible incendio. —El grande almacén de provisiones para la guarnición de París se

encendió el 18 de Noviembre. Una gran pérdida se sufrió. El estar inmediato al gran palacio de la Industria lo hizo mas temible así es que fugren unisonos los esfuerzos de todos para apagarlo. El mismo Emperador presenció los trabajos para extinguirlo, y no quiso retirarse hasta que vió apagado el fuego.

Kansas. —La guerra civil parece que empieza en los Estados Unidos. —El Gobernador de la Carolina del Sur en su mensaje á la Cámara del Estado declara que por fatal que sea una guerra intestina, es mil veces preferible á vivir en la humillante degradación en que los quieren sepultar los Estados del Norte. —La efervescencia es terrible en Kansas y ya ha corrido no poca sangre en cien bochinchos.

Proyecto gigantesco. —Tal es el que ocupa al consejo municipal de Buffalo, y que consiste en poner en comunicación el Canadá con los Estados Unidos, por medio de un túnel abierto bajo las aguas del Niágara, cuyo costo seria de \$53,000 dollars.

Tunecinos y franceses. —Un accidente casual fué causa de que en Constantinopla hubiera una escaramuza sangrienta entre soldados de ambos países. —Los tunecinos que la motivaron, están sujetos á un consejo de guerra.

Robo impolitico. —Entre los mil robos, incendios, explosiones de buques y catástrofes de ferro-carriles que cita el *Courrier des Etats Unis*, dice: —Al Secretario de la legación rusa que llegó en el *Washington* le han robado la suma de mil pesos. —El bursan que ha dado este golpe respeta las simpatías gubernamentales de su país. —Claro es que no.

—Artes militares. La fundición imperial de la Ruelle ha enviado á la Crimea las balas de cañon llamadas *ovos cilindricas*, cuya forma es cónica, enteramente semejante á las de un pan de azúcar. Estos proyectiles, de nueva invención, son huecos y van rellenos de metralla menuda, y de una sustancia combustible capaz de incendiar inmediatamente los cuerpos sobre los cuales sean lanzados al simple contacto de ellos.

AVISOS.

Quien quisiera comprar dos casas pertenecientes á D. Simon Alvarado, contiguas la una á la otra, situadas en la calle de la Carcel de esta Ciudad, de las cuales la una esta valorada en mil ochocientos veinte y seis pesos cuatro reales, y la mas pequeña en novecientos sesenta pesos cuatro reales, y se venden judicialmente á pedimento del mismo D. Simon Alvarado, para pagar cantidad de pesos al tesoro de la Universidad, que deben varias personas de quienes el Señor Alvarado es fidor *in solidum*; ocurra á este juzgado que se le admitirán las propuestas que hiciere por dichas casas, que se han de rematar á las doce del día veinticuatro del corriente.

Judicatura de Hacienda. San José Enero 16 de 1856.

Juan Rafael Mata.

Nicolas Bmilla.

Ramon Lombardo.

En día 22, 23 y 24 del corriente se venden en pública subasta, de presente y en el mejor postor, los efectos y muebles de los Sres. Mendoza y Martin, residentes en este Puerto; quien quisiere hacer postura á ellos por lotes ó renglones, comparezca de las diez á las doce de la mañana, y de las tres á las cinco y media de la tarde de los días arriba dichos, y en la misma casa de los espresados Martin y Mendoza, que se les admitirán las que hicieren siendo arregladas.

Punta-Arenas, Enero 15 de 1856. Juzgado de 1ª instancia civil y de comercio de Punta-Arenas.

Domingo Gonzales.

Juan Guerrero.

Eugenio Spella.

En la bodega de la Aduana de Sarapiquí se ha encontrado un paquetito de recortes de papel, á manera de las cuñas ó tacos que traen las cajas de mercaderías, el cual contenia un relojito de Señora que probablemente pertenece á alguno de los comerciantes á quienes se ha registrado carga en estos últimos días; el que fuese su legitimo dueño puede ocurrir á esta Administración, en donde, previas las señales que dé de dicho reloj, le será entregado.

CURSO DE RETORICA.

Me propongo abrir un curso de Retórica, si la juventud estudiosa de esta capital se digna honrarme con su asistencia.

La importancia trascendental de este ramo de Humanidades es evidente. Sin la Retórica á nadie es dado brillar en grande escala como escritor público. Sin la Retórica son imposibles los mas bellos triunfos de la cátedra del foro, del púlpito y de la tribuna.

Mi método es práctico, concreto, sencillísimo. No empleo largos discursos penosamente elaborados mas á propósito para satisfacer la vanidad del profesor que para nutrir la inteligencia del alumno. En mi sistema se combinan en proporciones justas la brevedad de la enseñanza con la solidez y amplitud de la doctrina. Cualquiera jóven de mediana inteligencia, con tal que sea aplicado, puede quedar bien instruido en el breve periodo de tres meses.

Los señores que quieran seguir este curso, se servirán hacer conmigo las estipulaciones conducentes. Vivo en la calle de la Artillería, en una de las casas del Señor Dr. Toledo.

FERNANDO VELARDE.

Autor de varias obras didácticas y de bella literatura miembro de la Academia de profesores de Chile y de otras Corporaciones y profesor de varias materias científicas y literarias.

Russell Low y Nelson avisan al público que su establecimiento está abierto adjunto al Cuartel de Artillería, donde trabajan toda clase de carpintería, mueblería, herrería y maquinaria, en la mayor brevedad, y de la manera mas sólida.

El Señor Nelson ha tenido mucha experiencia en el arte de herrar caballos al estilo moderno, y trabaja á precios muy reducidos.

La Compañía Russell Tonkin y Low, fué disuelta por convenio mutuo.

SE ARRIENDA

UNA HERMOSA CASA.

En la calle del Coño, N.º 1 la señalada con la letra Q, la del centro de las que pertenecian al Reverendo Padre Reyes.

En la misma casa ó en esta Imprenta darán razon de las módicas condiciones con que se alquila. (\$ 25 mensuales.)

AVISO INTERESANTE

El VAPOR COLUMBUS, capitán Dow, saldrá el 21 del corriente para San José de Guatemala. —Admite carga, pasajeros y correspondencia. —A su regreso, que será á principios de Febrero, admitirá tambien carga y pasajeros para Panamá.

El que suscribe vende dos acciones equivalentes á una octava parte en la mina de cobre llamada *piedra pintada*.

Faustino Guardia.

A LOS SUSCRIPTORES.

El 1º del actual han terminado gran número de suscripciones. —Esperamos que las personas comprendidas en ellas se dignen renovar el abono si gustan continuar suscritas.

Se suplica á los que por una causa involuntaria no recibían con exactitud el *Boletín*, se sirvan avisarlo inmediatamente.

MOVIMIENTO MARITIMO.

PUNTA-ARENAS.

ENTRADA DE BUQUES.

Enero 10. —Bergantín Chileno *Coquimbo*, procedente de Valparaiso. Su capitán Thompson. Cargamento: mercaderías extranjeras. Pasajeros: Señores Eduardo y Luciano Beeche.

” ” Goleta Chilena *Expedition*, procedente de Valparaiso. Su capitán Malier. Cargamento: frutos de Chile y mercaderías extranjeras.

” H. Vapor N. A. *Columbus*, procedente de Panamá. Su capitán Dow, en lastre. Pasajeros: cuatro de tránsito.

” 15. Pailebot Hondureño *Amapala*, procedente de San Juan del Sur. Cargamento, palma. Pasajeros: los Señores Pita y J. B. Jacobs.