

# BOLETIN OFICIAL.

Se publica los  
Miercoles y Sabados }

San José, Enero 17 de 1857. \*

Suscripcion:  
Por un año, 12 rs.

## CONTENIDO.

### OFICIAL.

MINISTERIO de Gobernación.—Decreto N. 1.—Facultando a la Comisión permanente para admitir las renuncias de los Magistrados.

CONTRATA para la construcción de un ferrocarril de Puntarenas a San José.

### NO OFICIAL.

INTERIOR.—El primer ferrocarril.—El vapor Columbus

EXTERIOR.—Extractos y documentos.—El corso.

MISCELANEA.

AVISO.

MOVIMIENTO marítimo.

## OFICIAL.

### MINISTERIO DE GOBERNACION.

N. 1.

JUAN RAFAEL MORA,

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COSTA-RICA.

Para obviar inconvenientes en la Administracion de justicia, mientras es posible se restablezca el orden constitucional en toda su extension, y se reuna el Excelentísimo Congreso en sesiones ordinarias, de acuerdo con el voto de la Honorable Comision Permanente,

### DECRETO:

Art. 1.º La Honorable Comision Permanente conocerá de las renuncias pendientes de algunos Magistrados electos para la Corte Suprema de Justicia de la Nacion.

Art. 2.º Luego que se reciba conocimiento en el Ministerio del interior de la admision de alguna ó algunas de dichas renuncias, el Poder Ejecutivo repondrá los nombramientos.

Art. 3.º El presente Decreto será puesto oportunamente en conocimiento del Excelentísimo Congreso.

Dado en el Palacio Nacional, en San José, á los catorce dias del mes de Enero de mil ochocientos cincuenta y siete.

JUAN RAFAEL MORA.

El Ministro de Estado en el  
Despacho de Gobernacion.

Joaquin Bernardo Calvo."

### CONTRATA PARA CONSTRUIR FERROCARRIL DE SAN JOSE A PUNTA...

Los infraescritos, Joaquin Bernardo Calvo, Ministro de Relaciones y Gobernacion, y Ricardo Farrer, el primero á nombre de la República de Costa-rica, y el segundo por sí, sus socios y asociados, han convenido en la contrata, cuyos artículos son los siguientes.

1.º—El Señor Farrer, sus socios y asociados se comprometen á hacer

un camino de fierro ó madera de esta Ciudad al Puerto de Puntarenas para establecer en el dicho Camino Carros que sirvan para la importacion y exportacion de los productos de la República y mercaderías extranjeras.

2.º—El Señor Farrer, sus socios y asociados designarán el lugar que deba ocupar el camino, ya sea por el que hay actualmente ó por otra vía mas conveniente, previa indemnizacion de los terrenos de propiedad particular que tome, conforme á las leyes del pais.

3.º—El mismo Señor Farrer, sus socios y asociados se obligan á principiar dicho camino dentro del término de dieziocho meses contados desde la fecha de esta contrata y á concluirlo en el término de seis años que empezarán á contar desde el dia en que se comiencen los trabajos del Camino; mas si dentro del término no estuviere concluido el Camino, la contrata será nula y la compañía perderá á beneficio del Gobierno todas las obras empezadas y las gracias que se le hubiesen concedido.

4.º—En cuanto se concluya el camino se hará un arancel de los precios de conduccion por el Gobierno y por la compañía juntamente, y se revisará cada año segun lo requiera el comercio del pais, siendo entendido que los precios serán tales que la compañía pueda sacar un provecho de veinte por ciento al año y nada mas; pero en ningun caso excederá el flete de ocho reales por quintal.

5.º—Si el camino fuese de fierro y las máquinas manejadas por fuerza de vapor, el Gobierno se compromete á pagar á la compañía ademas de la concesion del artículo precedente treinta mil pesos (\$ 30,000 cada año por los primeros veinte años, contados desde el dia en que esté concluido y en uso el ferrocarril.

6.º—El Gobierno concede á la Compañía el derecho exclusivo de tener un carril de fierro ó madera con direccion al Pacífico por el término de noventa y nueve años que deben contarse desde su conclusion, y durante este periodo la Compañía

administrará y cobrará los fletes establecidos por el artículo 4.º. A la conclusion de este término el camino y todas las obras inmovibles se cederán al Gobierno de Costa-rica sin ninguna indemnizacion; exceptuando los animales, carros etc. los cuales serán pagados á la Compañía á justa tasacion de peritos.

7.º—La Compañía conducirá gratis las balijas siendo acompañadas estas por un agente del Gobierno.

8.º—La referida Compañía no puede ocupar en el camino mas de doscientos hombres del pais para su construccion.

9.º—Se permite á la Compañía introducir libre de derechos las herramientas y útiles que necesita para hacer el camino así como para conservarlo.

10.—Tambien se concede á la compañía hacer uso de los terrenos baldios y de las maderas y de cualesquiera otros materiales que se encuentran en los terrenos baldios para usos del camino.

11.—Si á los veinticinco años de concluido el camino le conviniese al Gobierno tomar á su cargo y por su propia cuenta el dicho camino y sus útiles, queda á su arbitrio tomarlo pagando á la Compañía el doble del capital invertido: si fuese á los cincuenta años, el capital y el cincuenta por ciento de aquel; y si á los setenta y cinco años el capital y el veinticinco por ciento de de dicho capital.

12.—El camino que actualmente existe de esta ciudad á Puntarenas continuará sirviendo como hasta la presente, pudiendo los carreteros y arrieros que quieran ocuparse en este tráfico hacer la competencia á la dicha Compañía.

13.—En el caso de que la Compañía ocupase parte del camino actual, tendrá que hacer á su costa el que debe reemplazarle en la parte tomada, para no obstruir el paso á los carreteros y arrieros etc.

14.—En caso que la Compañía condujese pasajeros ó efectos antes de concluirse el camino se le permitirá cobrar los fletes que le pareciese necesarios.

En fé de lo cual se estiende el presente por duplicado, con sujecion á la aprobacion del Exemo. Gobierno Nacional, firmando en la ciudad de San José á los tres dias del mes de Febrero de mil ochocientos cincuenta y cuatro.

(Firmado) (Firmado)  
JOAQUIN B. CALVO. RICARDO FARRER.

CLAUSULA ADICIONAL.

Siendo imposible hacer el apeo necesario de la parte mas dificultosa del pais á consecuencia de haber entrado la estacion del invierno, se permite al Sr. Ricardo Farrer, sus socios y asociados (para que, se pierda un año), hacer el camino desde Punta-Arenas al rio de la Barranca ó hasta Esparza sin incurrir en los perjuicios espresados en el artículo 3º de la contrata que antecede; pero quedando obligado siempre dicho Farrer, sus socios y asociados, á avisar dentro de diez y ocho meses contados desde esta fecha si hacen ó nó el todo del camino. Si entónces avisase que lo puede hacer, la cláusula del artículo 3º citado tocante á ceder el camino, tendrá toda fuerza; pero si diese aviso de que no puede hacerlo, entonces retendrá y ocupará la parte que hubiese construido bajo la disposicion de esta cláusula, y el Gobierno queda en libertad de hacer nuevas contratas por todo el camino á Punta-arenas.

San José, Junio cinco, de mil ochocientos cincuenta y cuatro.

(Firmado) (Firmado)  
JOAQUIN B. CALVO. RICARDO FARRER.

Esta contrata fué aprobada por el Exemo. Cengrero nacional el 14 de Julio de 1854.

NO OFICIAL.

SAN JOSE, ENERO 17 DE 1857.

EL PRIMER FERROCARRIL.

El comercio enriquece: los caminos civilizan.

Vá á clavarse el primer carril de hierro sobre las playas de Puntarenas: ese carril llegará un dia hasta San José: mas, pasará á Cartago y de allí no parará hasta hacer abrazar los dos Océanos con sus fajas de hierro—¿Cuando?... Mucho tardará, pero si no damos el primer paso, jamás daremos el segundo.

Insertamos, en la parte oficial, la contrata celebrada entre el Gobierno y el Señor Don Ricardo Farrer que acaba de volver de Inglaterra donde ha formado "La Compañia del ferrocarril de Costa-rica"

de que él es apoderado y representante en esta República.

Esa contrata ha recibido adiciones importantes.

Acaban de llegar á Puntarenas algunos trabajadores idóneos en esta clase de obras que, unidos á los del pais, darán principio á la construccion del primer ferrocarril que tendrá Costa-rica y la América Central.

La primera seccion, ya trazada, es desde Puntarenas á la Barranca ó Esparza, diez ó doce millas de distancia, por la vuelta que tendrá que dar para la colocacion de un puente de hierro colgante sobre aquel rio.

Lo perfectamente plano de esta seccion, la abundancia de fuertes maderas que tienen derecho á tomar de los terrenos baldios de sus inmediaciones, y que si nó comodamente adquirirán allí los empresarios, la facilidad de los trasportes de utensilios y víveres, el no costar nada absolutamente el terreno por donde ha de cruzar el camino, todo nos hace conceptuar que muy pronto, antes de un año, veremos concluido ese importante trayecto que unirá á Puntarenas con la poblacion de Esparza.

El Señor Farrer calcula su costo de esta seccion en solo 72,500 pesos, siendo por la naturaleza favorable del terreno mucho mas económicas estas diez millas que las cincuenta mas que se tendrán que construir hasta San José. El Señor Farrer cree que la carga del puerto y para el puerto será conducida por los trenes desde la Barranca, y haciendo un cálculo mínimo de utilidades en el año presenta la cuenta siguiente.

200,000 quintales, por lo menos, de objetos de comercio de exportacion é importacion, equipajes etc. etc..... en el año á un real el quintal..... \$ 25,000

Pasajeros, diez pesos por dia, en 300 dias del año... 3,000 \$ 28,000

Gastos anuales y el 10 por ciento de ajencia ó Direccion de todo..... \$ 10,500

Restan á favor de la Cª \$ 17,500

El Sr. Farrer se coloca, pues, en el mínimun de los productos; por lo demas no conocemos bien los gastos y las recomposiciones y mejoras que anualmente habrá que efectuar.

Pero lo que sí creemos indudable es que nuestros carreteros dejarán con gusto la carga en el parador del ferrocarril de la Barranca ó Es-

parza: la playa ostiga á sus bueyes de ida y vuelta, con estremo, añadiendo que estando los poteros y cañaberales en las inmediaciones del rio les es infinitamente mas económico en tiempo, en dinero, y aun en salubridad propia y de sus animales, el conducir su carga por un real menos y ahorrarse las veinte millas de playa de ida y vuelta, y el gasto y las dificultades de adquirir pasto en el puerto para sus bueyes.—Lo mismo puede decirse de los pasajeros en cuanto al mayor descanso, prontitud, y la comodidad de dejar sus caballerias en Esparza.

De todos modos, vamos á poseer un ferrocarril, y las obras estan ya empezadas: un ingeniero inteligente empieza la próxima semana á hacer los estudios necesarios para trazar la ruta del ferrocarril, desde Esparza á San José, mientras se vá adelantando el de Puntarenas. Los planos y conocimientos que adquirirá el ingeniero resolverán á la Compañia empresaria á continuar esa obra, que si hoy puede parecer precoz en el estado de nuestro pais, una vez realizada contribuirá á precipitar su adelantamiento en todos los ramos, é indudablemente obtendrá mas tarde lucrativos resultados.

Otro dia nos ocuparemos con mas detencion de esta obra. En tanto felicitamos al pais por verle siempre, aun en medio de los conflictos de la guerra, marchando incesantemente en progreso, y recomendaremos á la gratitud nacional al Sr. Farrer que ha promovido y llevado á cabo la empresa con la perseverancia que distingue á sus compatricios, y el noble interes que puede mover á un costaricense amante del bien de su patria.

EL VAPOR COLUMBUS.

Escusado es que recomendemos por la milésima vez la grande utilidad que pueden prestar á estos paises las líneas de correos vapores, su importancia política, comercial y trascendental para la inmigracion y nuestras relaciones de toda especie. Los gobiernos, el comercio, todos deben prestar su apoyo á esta empresa, pues de su permanencia y adelantamiento debemos esperar muchos beneficios.

Hemos publicado los precios para conocimiento de nuestros lectores, y hoy añadiremos la nomenclatura de su marcha con el mismo interesante objeto de que aprovechen tan ventajosa oportunidad las personas que necesiten viajar, remitir efectos, dinero, letras ó correspondencia de cualquier jénero.

El Columbus saldrá de Panamá el 17 de Enero actual, llegando á Boca Chica el 19 á Punta-arenas el 21 á la Unión. el 25 á Acajutla el 26 á San José de Guatemala el 28

Al regresar llegará á Acajutla	el 30 de Enero.
A la Union	el 1 <sup>o</sup> de Feb.
á Punta-arenas	el 4
á Boca Chica	el 8
á Panamá	el 10

Deteniéndose en todos los puertos el tiempo suficiente para su carga y descarga, y la admision ó desembarque de pasajeros que recibirán un trato esmerado en cámaras cómodas y ventiladas.

Las fechas pueden variar un dia mas ó menos, segun la llegada de los vapores de Europa y del Sur á Panamá, de consiguiente es preferible anticiparse un dia.

Nuestro gobierno ha eximido de todo derecho de puerto á este buque que deberá llevar la correspondencia de los Estados el 20, y la de Europa á su regreso el 4 de Febrero.

## EXTERIOR.

### EXTRACTOS Y DOCUMENTOS.

#### EL CORSO.

El Congreso de París que volvió la paz á la Europa, sancionó cuatro puntos sobre el derecho marítimo de las naciones.

Estos son:

- 1<sup>o</sup> —El corso está y queda abolido.
- 2<sup>o</sup> —El pabellon neutro cubre la mercancia.
- 3<sup>o</sup> —Las mercancías neutras, excepto el contrabando de guerra, no estan sometidas á la presa bajo el pabellon enemigo.
- 4<sup>o</sup> —Los bloqueos para ser obligatorios, deben ser eficaces, esto es, mantenidos por una fuerza suficiente para impedir la aproximacion á la costa enemiga.

Invitados muchos Estados europeos y americanos á adherirse á este convenio, el Gobierno de Washington se ha hecho notar por la muy larga y hábil réplica dirigida al conde de Sartiges. En definitiva, despues de alegar que el mantenimiento de las grandes escuadras militares, son desfavorables al progreso y libertad de los pueblos que las sostienen (argumento que no penetraría en la muy poderosa Albion): que las leyes de los Estados-Unidos no permiten la creacion en tiempo de paz de grandes flotas, y por consiguiente en caso de guerra debe hacer uso del corso que es como la *milicia nacional* que auxilia y refuerza al ejército permanente; concluye, puede decirse, aceptando las bases señaladas con solo la reforma de que "la "propiedad particular de los súbditos de una potencia beligerante en alta mar no puede ser "cojida por los buques armados de las demas "potencias beligerantes sino es cuando haya contrabando de guerra".

Mr. Marcy hace presentes todas las ventajas del corso bajo del punto de vista político de su gobierno; hace patentes los abusos que podría ejercer, no existiendo el corso, una nacion que poseyera una formidable marina de guerra, y juzga de este modo que defiende los derechos de las naciones que carecen de flotas militares.

Importante es que tan graves cuestiones se presenten bajo todas sus facetas y con tal erudicion y talento como la presenta el H. Mr. Marcy.—Con todo, la adhesion que ha prestado la mayoría de los pueblos europeos y americanos, prueba, á nuestro juicio, que si hay muchas razones de *conveniencia política* en uno ó dos de los pueblos civilizados, hay muchísimas mas de *respeto humano*, de *sentimientos cristianos*, de *principios civilizadores*, en la abolicion del corso.—¿Que es el corso?—Un robo, un asesinato legalizado, por el cual feroces y rudos marinos ejercen un poder *pirático* sobre el mar con apariencias de derecho, por que una ley, lata hasta la barbarie, les autoriza á perseguir, destruir y apoderarse de cuantas personas y objetos van cubiertos con bandera enemiga y aun neutral, por pacífica é inocente que sea.

Sin duda no carecen de solidez algunas de las argumentaciones espuestas por el muy hábil y erudito Mr. Marcy, pero creemos que en la balanza de los pueblos debe pesar siempre mucho mas que la *conveniencia política de una nacion*, el *interes de la humanidad*.

¿No se sostiene hoy en los Estados Unidos la *conveniencia*, y aun la justicia de mantener y fomentar la *esclavitud* de los negros?

De todas suertes, estas réplicas ilustradas y respetuosas producirán un bien para todos.

Al aceptar el Gobierno de la Nueva-Granada los cuatro puntos asentados, sabemos que ha invitado á nuestro Gobierno á adherirse á ellos. La insignificancia política de Costa-rica, el estado ambiguo de nuestra legislacion, todo nos arrastra á seguir en cuanto podamos las huellas de los pueblos mas poderosos y civilizados: nuestra pequenez nos obliga á recibir y no dar la ley. Pero creemos conveniente dar á conocer al público estas discusiones para formar la opinion en un asunto de séria importancia.

¡Ojalá que el Congreso de París, ú otro Congreso tan humanitario y respetable, se ocupara, no ya de la resuelta cuestion del *Corso*, defendida por Mr. Marcy, sino de la no menos grave del *filibusterismo*. Condenado este por la razon y todas las leyes, no vemos que se trate de combatir ese nuevo *derecho internacional*, empleado por los especuladores norte-americanos para esquilmar y reducir á la mas oprobiosa nulidad á nuestros débiles países, y que el Gobierno de Washington ha mirado con pasmosa indiferencia llegando hasta el extremo de reconocer por *Gobierno constituido*, con quien trataba de *igual á igual*, á un Gobierno creado, inspirado y autorizado por un jefe de aventureros cuyo nombre figurará dignamente sobre el del pirata *Morgan* incendiario de Esparza y y Panamá.

Reproduciremos ahora un notable artículo que sobre la cuestion del corso ha publicado el *Constitucional* de París.

#### LA NOTA DE MR. MARCY REFUTADA POR LAS MAXIMAS TRADICIONALES DEL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS.

##### I.

La respuesta que el gabinete de Washington ha dirigido, el 28 de julio último, al Conde de Sartiges, tocante á la declaracion relativa á la ley marítima adoptada por el Congreso de París, en la sesion del 16 de abril, no podía dejar de llamar la atencion de toda la prensa europea.

Escrita con un incontestable talento, la nota de Mr. Marcy á nada menos tiende que á revindicar, para la administracion actual de los Estados-Unidos, el monopolio de la sabiduria en materia de legislacion marítima; pues que, con argumentos mas especiosos que concluyentes, trata de invalidar el conjunto de los principios que los plenipotenciarios de las potencias navales, reunidos en la capital de Francia y guiados tanto por el espíritu de concordia como por los sentimientos de humanidad, han proclamado como base de un código marítimo universal.

Para conseguir mejor su objeto, el Secretario de Estado de la Union americana ha sabido muy diestramente trasladar la cuestion á otro lugar. Eludiendo la discusion bajo el punto de vista del derecho, Mr. Marcy se ha lanzado hasta perderse de vista, en consideraciones políticas, cuya forma hábil puede seducir al público, pero que, en el presente caso, no tienen mas que un interes secundario.

No se trata tanto de decir, si la declaracion del 16 de abril conviene ó no á la política actual de los Estados-Unidos, cuanto de establecer que los principios sancionados por el Congreso de París, son conformes á las leyes

inmutables de la justicia. Mientras en la practica las máximas de la política tienen necesidad de ser apropiadas y adoptadas á la variacion de los tiempos, á la diversidad de los lugares, á la multiplicidad de los intereses de cada Estado, el derecho de gentes reposa en principios fijos, como la razon de donde dimana, y que, en último análisis, es la verdad única y sola.

A pesar de la diversidad de los pueblos, de los Estados, de los Gobiernos, una ley suprema, universal, los rije igualmente á todos; sometiéndolos, en falta de un código general, al *imperio del derecho*, que viene á ser así el eje de las relaciones legales y mútuas, el principio fundamental de la vida internacional.

No seguiremos, pues, nosotros, á Mr. Marcy en sus direcciones políticas. Si el Congreso de París, para poner término á deplorables contestaciones sobre el derecho marítimo, ha creído deber sancionar una doctrina uniforme, jamas ha pensado en generalizar su adopcion de otro modo que por la libre adhesion de los Estados que no han sido llamados á tener parte en sus deliberaciones. Se ha limitado á proclamar la legalidad de las medidas destinadas á suavizar esencialmente los rigores de las guerras marítimas, dejando á las potencias no contratantes jueces de la conveniencia de adherir á ella.

Esta es la cuestion de *derecho* que resume la declaracion del 16 de abril; es la que precisamente Mr. Marcy apenas ha tocado por encima en su respuesta al Conde de Sartiges. El Secretario de Estado de la Union americana ha temido probablemente que al empeñarse en las discusiones jurídicas no llegase, conforme á las leyes de la lógica, á otras conclusiones que á aquellas que él ostenta en la argumentacion de su nota; que, en último análisis, no difiere de la declaracion del 16 de abril, sino sobre un solo punto. Y, ¡cosa extraña! la política tradicional de los EE. UU. ha resuelto anticipadamente este punto en favor de la declaracion emanada del Congreso de París. Nada es mas fácil que demostrar que la tacha de "inconsecuencia," que Mr. Marcy no vacila en arrojar á la cara de los plenipotenciarios reunidos en el Congreso de París, se dirigiría con mucha mas justicia al gabinete de Washington.

Reducida á su mas simple expresion, la nota de Mr. Marcy pide, ó bien que se restablezcan los armamentos en corso, ó bien que se prohíba á los navios de guerra la facultad de apresar la propiedad privada de los súbditos de una de las potencias beligerantes. En el caso de que las dos proposiciones fuesen igualmente rechazadas por las potencias navales, signatarias de la declaratoria del 16 de abril, Mr. Marcy reclama "para los corsarios de los Estados Unidos, en nombre del derecho y de la cortesía, la misma consideracion á la cual tienen ellos derecho y que les estaba concedida en la ley de las naciones, antes de las modificaciones propuestas por el Congreso de París "

Mr. Marcy sienta la legalidad del corso como un axioma del derecho de gentes, no contestado é incontestable; teniendo, no obstante, cuidado de corroborarla con la autoridad de Valin, que en su memorable comentario sobre la ordenanza de 1681, toma realmente á su cargo la defensa de los armamentos en corso.

Se podría desde luego hacer aquí la misma reflexion que Lord Clarendon en la Cámara de los Lores; cuando, en la sesion del 22 de mayo último, Lord Colchester propuso una mocion para que se acordase una censura al gabinete británico, por haber abandonado el derecho de tomar las mercaderías enemigas bajo pabellon neutral, derecho cuya legalidad habian reconocido los juriscultos mas afamados de los tres reinos.

"Aunque los juriscultos ingleses, dijo Lord Clarendon, hayan declarado legítimo este derecho, todos los demas Estados marítimos no han

cesado de protestar contra él. Los jurisconsultos, en general, añadió el noble Lord, han considerado "mas bien la ley tal como es, y no como debiera ser. Hay juristas tan antiguos como Grocio, que han sostenido el derecho, en tiempo de guerra, de matar á las mujeres y de condenar á muerte á los prisioneros. No hay que hacer caso de las opiniones de los juristas que se han constituido en defensores de semejantes atrocidades; lo mismo que de los muchos jurisconsultos ingleses que han preconizado cuanto habia de peor en el código criminal de Inglaterra."

Apesar de todo lo que Valin ha podido decir en favor del corso, no podrian negarse que este era un resto de barbarie, que, en el interes de la civilizacion y de la moral, la Francia debe facilitarse de hacer desaparecer al fin de sus códigos.

Es tanto mas curioso ver á un ministro de los Estados-Unidos presentarse hoy como campeón celoso del corso, cuanto que, segun el testimonio del hombre de Estado que mas honra á la América del norte, á los esfuerzos perseverantes de los Estados-Unidos se deben atribuir las primeras tentativas que tienden á la abolicion del corso.

Los Estados-Unidos, escribia Franklin en 1785, á su amigo Vaughan, aunque en mejor posicion que cualquier otro país para sacar partido de la piratería, tratan de abolir su uso, insertando en todos sus tratados un artículo por el cual se comprometen solemnemente, en caso de guerra, á que no se espidan patentes de corso por una ni otra parte; y que todo navio mercante pueda seguir sus viajes sin ser molestado.

Cabalmente el feliz negociador de la independencia americana, fué quien, en el tratado concluido en 1785 entre los Estados-Unidos y la Prusia, hizo insertar la clausula siguiente, que se lee en el artículo 23 de dicho tratado.

"Si sobreviene una guerra entre las partes contratantes, todos los navios mercantes y comerciantes empleados en el cambio de los productos de diferentes lugares, y por consiguiente destinados á facilitar y esparcir los objetos propios para las necesidades, para las comodidades y goces de la vida, pasarán libremente y sin ser molestados, y las dos potencias contratantes se comprometen á no conceder ninguna patente á navios armados en corso, que los autoricen á tomar ó destruir esa clase de navios mercantes, ó á interrumpir su comercio."

Es verdad que, como lo observa la nota de Mr. Marcy, esta estipulacion no fué renovada en el tratado de 1799, entre las dos potencias mismas; pero esto fué por circunstancias que merecen ser referidas. Apesar del tratado concluido el 6 de febrero de 1778, entre la Francia y los Estados-Unidos, en virtud del cual estos habian reconocido solemnemente el principio sostenido por la Francia, de que el pabellon cubre la mercancia, el gabinete de Washington, cediendo á la presión de la Inglaterra, habia firmado, el 19 de noviembre de 1794, una convencion con esta, por la cual consentia en que las mercaderías enemigas fuesen buena presa, bajo su propio pabellon.

El Directorio, no habiendo obtenido satisfaccion de esta violacion flagrante del tratado de 1778, dió el 12 ventoso, año 5º, un decreto que, no solamente aumentaba de un modo considerable la lista de los objetos declarados contrabando de guerra por el tratado de 1778, sino que ordenaba tambien que todos esos objetos debian ser apresados bajo pabellon americano, siempre que se intentase llevarlos al enemigo.

Los Estados-Unidos dieron en represalia, con fecha 7 de julio de 1798, una disposicion en que se prevenia que las relaciones comerciales entre los dos países quedaban suspendidas, y que era por consiguiente permitido á los particulares apresarse los navios de la República francesa.

Bajo el imperio de estas circunstancias, era de lo mas natural que la clausula relativa al corso fuese omitida de comun acuerdo entre los Estados-Unidos y la Prusia, cuando renovaron su tratado, en 1799. Los Estados-Unidos no podian, por una parte, proclamar como principio la abolicion del corso, y practicarlo por otra en represalias contra la Francia.

La terrible lucha que se empeñó en la misma época entre la Francia y la Gran Bretaña y que, apesar de la paz de Amiens, se continuó con un encarnizamiento redoblado hasta 1815, explica suficientemente porqué las diversas tentativas para abolir el corso, hechas ya por los Estados-Unidos, ya por otras potencias marítimas, no fueron jamas sino ensayos estériles.

Independiente del tratado ya citado entre los Estados-Unidos y la Prusia, existia anteriormente una convencion celebrada en 1675, entre la Suecia y las provincias unidas de los Países Bajos, en virtud de la cual, ambas potencias se prometieron reciprocamente abolir los armamentos en corso. La Rusia y la Suecia dieron, cuando estalló la guerra de 1767, un grande ejemplo á las naciones, cerrando el Báltico, tanto á los navios de guerra, como á los corsarios de las naciones beligerantes. En 1770, la Rusia hizo mas todavia. El Conde Alexis Orloff, Jeneralísimo de las fuerzas de tierra y mar de la Emperatriz de todas las Rusias, expidió, el 12 de Julio de 1770, un manifiesto, en que requería amistosamente á todos los gobiernos y jefes de potencias neutrales para perseguir á todo navio, que bajo pabellon ruso, se atreviese á emprender el corso: pudiendo, de consiguiente, apresarse al Capitan y al equipaje y entregarlos á la justicia, como asesinos y malhechores.

En Francia, la Asamblea nacional se apresuró á acoger, en 1792, un proyecto de ley presentado por Mr. Kersaint, diputado de Paris, con el fin de proclamar la abolicion del corso, é invitar al poder ejecutivo á negociar con las potencias extranjeras para obtener la adopcion de aquel principio.

Habiendo adherido Hamburgo y las otras ciudades anseáticas á dicho principio, la Convencion nacional emitió, en 29 de Marzo de 1794, el decreto siguiente:

"La Convencion nacional, oido el informe de sus comisiones diplomáticas y de defensa general; considerando que la ciudad de Hamburgo, como tambien las demas ciudades anseáticas han declarado adherir á la proposicion hecha por la Asamblea legislativa á todas las naciones de abolir el corso en el mar, decreta lo siguiente:

Art. 1º Desde hoy queda abolido el corso en el mar, respecto de los navios de la ciudad de Hamburgo y de los de las ciudades anseáticas.

Si la revolucion francesa y las guerras que la siguieron fueron causa de que la escitativa de la Asamblea no tuviese entonces el eco que merecia entre las demas naciones, no es menos incontestable que, en medio del desarrollo incesante del progreso y de la civilizacion, todas las potencias marítimas sienten ya, desde el siglo pasado, la necesidad de atenuar los males de la guerra; y que, como lo demuestran los hechos que acabamos de referir, la mayor parte de ellas consideran la abolicion del corso como una modificacion esencial verificada en la práctica de la guerra.

Era tiempo de que los gobiernos de las que se llaman grandes naciones, despues de los desórdenes con que se mancharon las últimas guerras marítimas al principio de nuestro siglo; era tiempo, decimos, de que las naciones cultas pudiesen término á las doctrinas atentatorias á los derechos de la humanidad, y diesen á los intereses del comercio de todo el globo una seguridad durable y completa; tal como la que resulta de la declaracion del 16 de abril

El Congreso de París no ha tenido ciertamente la pretension de hacer con un solo rasgo de pluma una reforma internacional tan inmensa.

Convencido de que la marcha progresiva del tiempo desarrollará ulteriormente su obra, segun las necesidades de los pueblos, el Congreso de París se ha limitado á poner los cimientos. Pero por lo mismo que se detenia dentro de los límites de lo posible, no debia permitir que otras naciones viniesen á comprometer el éxito, poniendo en cuestion tal ó cual principio definitivamente sancionado. En una palabra, el Congreso tenia que declarar que los cuatro puntos contenidos en la declaratoria del 16 de abril, forman desde ahora un todo indivisible.

## Miscelanea.

*Lineas de buques.*—El bien público, periódico de Colon, anuncia que un ligero buque, de linea de bergantines, asimilada con la de los clipers entre Nueva-York y Colon, está en viaje para Panamá, para hacer el comercio centroamericano.—He aquí el espíritu emprendedor, característico del Yankee.—Ellos harán con vapores y buques de vela lo que Centro-América no ha hecho para su bien y salvacion.—Y á vista de tales hechos ¿que podemos esperar?

*La flota inglesa.*—La situada en San Juan manda sus vaporcitos á recorrer la costa del Norte visitando á Moín, á Bocas del toro y otros puertecillos y ensenadas.—¿Que andaré buscando?

*Incendios.*—Parece que no solo en los Estados-Unidos hay incendios de oficio.—En España se han repetido mucho los incendiarios, y en Grecia lo mismo. En Salónica acaba de efectuarse uno horroroso. 233 barriles de pólvora, escondidos como contrabando al lado de la primera casa incendiada, hicieron una horrenda explosion derramando el fuego, la consternacion y la muerte por todas partes.

*¿Cómo estamos?*—El Emperador Nicolas regaló años ha al Rey de Prusia, Federico Guillermo, una magnífica puerta de cristal de un grueso espesor y perfecta limpieza.—El Rey, despues de comer sin duda, juzgando que estaba abierta rompió el cristal al pasar por ella á pesar de tener tres pulgadas de espesor.—Esto prueba que en las bellas artes hay tanto peligro como en las buenas comidas.

*Buen viaje.*—El vapor inglés *Canada* hizo la travesía de N. York á Liverpool, en ocho dias, veintitres horas y treinta minutos.

*¿Quien tendrá razon?*—La prensa inglesa ataca con violencia al jeneral O'Donel,—la francesa lo elogia.—El tiempo resolverá.

## AVISO.

Don José Ventura Espinach, profesor en medicina, cirujía y farmacia; autorizado competentemente por el Gobierno Supremo, tiene el honor de ofrecer sus conocimientos facultativos al público costarricense: habiendo fijado su residencia en la ciudad de Cartago, recibirá consultas por escrito, (carta franca) y personales todos los dias, en su casa, de las 12 á las 2 de la tarde.

## PUNTARENAS.

### MOVIMIENTO MARITIMO.

#### SALIDA DE BUQUES.

Enero 14.—Bergantin de guerra frances *Alcibiades* de 20 cañones. Comandante Marigny, con 120 hombres.—Para Valparaiso.

15.—Pailebot *Joseph Hewitt*, Capitan Clapp. A la Union con parte del cargamento que trajo.