

cesidad lo exige; además, por efecto de su construcción se tuercen, dan vueltas y bucean de tal suerte, que se hace imposible aproximarse á ellas, á fin de refugiarse á su bordo y salvar la vida en los casos de naufragio cercano ó accidentes de los botes, al paso que por efecto de la figura y construcción peculiar del "bote de salvamento" y la manera de sus amarres, éste se eleva sobre la cresta de las olas en las mas fuertes marejadas y corrientes, sin doblarse como los botes comunes, siendo el principio fundamental de su acción bastante análogo al de un milano que repentinamente se eleva tirando del cordón. El inventor de él, capitán Peacock, dirigió su atención por primera vez sobre el particular en el año de 1828, hallándose sirviendo la plaza de contramaestre á bordo del vapor guardacosta de S. M. el "Eco," y siempre fué de parecer que los botes usados estaban amarrados ó dispuestos en sentido inverso. Presentó su primer modelo solicitando la alteración en dicho sentido ante los hermanos mayores de la casa Trinidad (Trinity house) en 1848, colocando la parte mas amplia hácia abajo con una quilla y con amarres por terceras partes; posteriormente perfeccionó el pensamiento, y en 1850 produjo un modelo del plan perfeccionado, conforme al cual se construyó un bote bajo la protección de los comisionados de puentes y muelles en Southampton en el año siguiente, y se destinó á Calshot-Spit, en donde permanece aún; habiéndose encontrado que corresponde bien á su objeto, y es de grande utilidad á los pilotos y comandantes de los buques de vapor empleados en conducir la corresponden-

cia, así como á otros buques al entrar en las aguas de Southampton, ya sea de noche ó de día.

El gobierno ruso mandó construir uno de estos botes para Riga en el año pasado, el gobierno mexicano tiene tres de ellos, el francés uno (que últimamente se ha remitido á Paris para la esposición), y el almirantazgo ha mandado construir últimamente uno para Spithead y otro para la entrada del paso de Needles.

#### **ISTMO DE DARIEN.**

De suma importancia, no solo para los destinos del continente americano, sino para todo el mundo comercial, la comunicación que pueda unir el Atlántico y el Pacífico, abreviando y haciendo de este modo menos costosas las operaciones mercantiles entre uno y otro mar, ponemos en seguida el reconocimiento practicado últimamente por una comisión franco-inglesa en el Istmo de Darien y á ese grande objeto dirigido, apareciendo de dicho reconocimiento que son mas las dificultades, que las que se habian tenido en cuenta por otros datos anteriores, para establecer un canal en aquella parte del territorio de Nueva Granada.

#### **El canal de las Antillas, en el Océano Pacífico.**

*Cartajena, Nueva Granada, 7 de Abril de 1854.*

Muy señor mio. Últimamente tuve la honra de escribir á vd. una relación de la audiencia que nos fué concedida por S. M. el emperador Faustino I. No esperaba tener tan pronto una nueva ocasión para poder escribir á vd.; pero un segundo episodio de nuestra campaña, digno por cierto de la aten-

cion de vd., me ha obligado á dirigirle otra carta. Me refiero al proyecto de canalizacion, presentado por el Sr. Dr. Cullens y el ingeniero Sr. Gisborne, proyecto cuyo objeto era unir el mar de las Antillas con el Pacífico, practicando un pasaje en el Istmo de Darien. Esta empresa, apoyada por estos nombres respetables, y cuya inmensa ventaja, y hasta posibilidad, están demostradas en una memoria presentada por uno de los autores, escitó en los Estados-Unidos, en Inglaterra y en Francia un vivo interés, y los gobiernos resolvieron asegurarse de que efectivamente era practicable el camino indicado como tal por los autores.

El buque de vapor *Chimère* fué el designado por el señor almirante Duquesne para encargarse de esta mision, que casi ha terminado hoy. Salido de Fort de France el 8 de Enero de 1854, el *Chimère* se hizo á la vela para Jamaica, donde, despues de haberse puesto de acuerdo con las autoridades inglesas y con el almirante Seymour, que mandaba las fuerzas navales inglesas, navegó junto con el bergantin inglés *l'Espiegle*, y llegó á Caledonia (provincia del Darien). A bordo del *Espiegle* se hallaban los Sres. Cullens y Gisborne, y Mr. Sain-John, oficial de ingenieros, al servicio de la armada inglesa, y enviado por su gobierno para asistir á la operacion que debian dirigir los autores del proyecto. Ultimamente, el gobierno de Nueva Granada procuró á dicha comision uno de sus mas distinguidos oficiales, el Sr. Codazzi, coronel de ingenieros que habia estado en tiempo del imperio al servicio de la Francia.

La proyectada espedicion requería que se tomasen muchas precauciones. Los indios del Istmo son sumamente feroces, y aunque mantienen relaciones comerciales con los extranjeros, debe temerse mucho por los europeos que se adelanten demasiado hácia el interior. Acababan de ocurrir dos ejemplos que eran bastantes á recomendar la mayor prudencia: la corbeta americana *Syan*, llegada antes de la espedicion anglo-francesa para intentar una espedicion análoga, esperó inútilmente al teniente Strain, que habia partido algunos dias antes con 21 hombres, no llevando provisiones sino para 10 dias. Todo contribuía á hacer creer que los indios los habian asesinado. Solo hoy he sabido que esos hombres, estenuados por la fatiga y los malos alimentos, despues de haberse perdido muchas veces y de haber luchado contra mil obstáculos, acabaron por regresar á su buque dos meses despues de haberle dejado, cuando solo se habian propuesto una ausencia de diez dias. El segundo suceso es mas estraño aún, y desgraciadamente no deja duda alguna acerca de su realidad: el vapor inglés *Vizago*, hallándose en el Istmo de Panamá, envió un destacamento para que explorase el Istmo, dirigiéndose del Oeste hácia el Oriente; y habiendo sorprendido los indios á 4 hombres que estaban aislados y encargados de guardar un depósito de víveres, acabaron con ellos.

El *Espiegle* y la *Chimère* acababan apenas de anclar en Caledonia, cuando los indios habian abandonado ya dos pueblos. Para vencer la desconfianza que manifestaban, y procurar alguna seguridad á la espedicion, lograron los señores comandantes de los

buques determinar á los gefes indios á pasar á bordo de la *Chimère*, donde se tuvo un consejo entre ellos y los capitanes, y se concluyó un tratado, si tal nombre puede darse al convenio que se hizo. Esa entrevista fué bastante notable: habiendo preferido los indios para pasar á bordo, el traje europeo, se mostraron perfectamente familiarizados con nuestras costumbres. Ya se sabe que los indios hacen cuestion de honor, al hallarse entre extranjeros, el contener todo movimiento de sorpresa y permanecer impassibles. Los naturales de las islas de la Sociedad, cuyas costumbres son mas suaves que las de éstos, nos han presentado admirables ejemplos de esa impassibilidad, general entre los indios; y los oficiales de la fragata *Uranie* recuerdan siempre que los taitanos llevados á Francia por el almirante Bruat, se conservaron completamente insensibles al contemplar las maravillas de la civilizacion, cuando despues de una larga travesía pudieron desembarcar en Rio Janeiro, rival de Nápoles en el Nuevo Mundo. Esta vez preguntaron los indios cuáles eran las diferencias existentes entre la Rusia y la Turquía; luego, cuando se empezó á tratar de la exploracion del istmo, exclamaron: “¿Con qué derecho mandais una espedicion á nuestro territorio? ¿Con qué objeto?” Se les esplicó que no se trataba sino de una simple espedicion; se les prometió respetar sus cosechas, no cortar árbol alguno frutal, &c., &c. Los indios prometieron por su parte no atacar el destacamento y procurarle víveres: es inútil decir que no fueron fieles á su palabra. La confianza que logramos inspirar á los gefes no fué

general, y todas las veces que la espedicion llegó á las inmediaciones de una poblacion, ésta fué abandonada.

La espedicion se puso en marcha el 24 de febrero; se componia de 15 hombres del *Espiegle*, 15 de la *Chimère*, un oficial de cada uno de los buques, y de los Sres. Cullens, Gisborne, Saint-Jhon y Codazzi; cada uno de los soldados llevaba sus armas, municiones y provision de víveres. Avanzaba con mucha lentitud, porque antes de todo era preciso abrirse paso por medio de una especie de hacha, llamada *machete*, que está muy en uso en Nueva Granada, al través de los verdaderos bosques que forman las enredaderas. Todas las noches construian los marineros ingleses y franceses una tienda semejante á la que designan los indios con el nombre de *ajeupas*, para preservarse de la humedad, que es durante la noche, en los paises del Ecuador, tan penetrante como los rayos del sol. Colocabanse sobre esas dos ajeupas, construidas con bejucos y hojas de palmera, los dos pabellones inglés y frances, y velaban siempre centinelas, para evitar una sorpresa de parte de los indios. Estos se contentaron con seguir la espedicion; y aunque siempre invisibles, no perdieron sin embargo uno solo de los movimientos de los marineros. Su agilidad es tanta, que algunos de ellos, que fueron sorprendidos durante su comida en una playa de arena, por el ruido que hacia el destacamento que avanzaba hácia ellos, huyeron abandonando los restos de su comida; pero no dejaron huella alguna de sus pasos, y cuando el destacamento llegó al lugar en que habian comido,

fué fácil convencerse de que habian estado allí momentos antes; pero á la vez imposible conocer la direccion que habian tomado luego. Los indios del Darien son de cuerpo bajo ó mediano; tienen los cabellos largos y lacios, los ojos pequeños y vivos, el rostro aplastado y los carrillos salientes. Pertenecen á esa raza de indios llamados de *piel roja*.

Despues de haber explorado la cordillera durante doce dias, viéndose obligados á trepar por montañas escabrosas y á atravesar rios bastante rápidos, nuestros marineros regresaron estenuados de cansancio. Hubieran olvidado fácilmente sus penas y sus trabajos, si el resultado hubiese confirmado la esperanza que concibieron de ver reunidos un dia los dos mares; pero desgraciadamente no debe alimentarse esta esperanza, ni tampoco incertidumbre alguna acerca del resultado de la presente exploracion. Aunque el almirante Duquesne se encuentra en este momento en Caledonia, donde ha querido apreciar con sus propios ojos el proyecto de los Sres. Cullens y Gisborne; aunque por no estar todavía resuelta esta cuestion, debo formar mi juicio con mucha circunspeccion; confieso á vd., no obstante, que despues de haber visto el mapa del Istmo trazado por los Sres. Saint-John y Codazzi, despues de haber visto el itinerario seguido por el teniente Strain de la corbeta *Syan*, el camino seguido por el capitán inglés Prevost, que manda el *Scorpion*, y últimamente el que siguieron en esta última expedicion los Sres. Saint-John y Gisborne, considero el proyecto de M. Gisborne como absolutamente impracticable.

Si se compara el mapa trazado por M. Gisborne en Agosto de 1852 con el que han trazado juntos los Sres. Saint-John y Codazzi, se verá que aquel cometió un error de importancia, tomando el rio Chucunaque por el rio Sabanas. El mapa á que me refiero está en efecto de tal manera dispuesto, que suponiendo una línea recta que condujese de Caledonia á Punta del rio Sabanas, sobre la costa del Oeste, es decir, en la direccion en que queria M. Gisborne construir el canal, esa línea no encontraria sobre el mapa sino un rio, cuando debe cortar los dos.

Cuando llegó á Chucunaque, M. Gisborne volvió en sí de su error, persuadido de que habia ido hasta el rio Sabanas, que desemboca en el Pacífico, y ha afirmado que habia atravesado el Istmo.

Soy de vd. atento S. Q. S. M. B.—*L. Doré*.

### DESCRIPCION

#### Del Puente Nuevo de Plan del Rio.

El rio del Plan ó de San Carlos, es uno de los mas caudalosos de los que cortan el camino de México á Veracruz. Profundamente encajonado en la mayor parte de su curso y atravesando un terreno muy firme que absorbe poco las aguas, tiene crecientes furiosas que suben á alturas extraordinarias, arrastrando las aguas en su curso árboles seculares y peñascos enormes. En todos tiempos debe haberse hecho sentir urgentemente la necesidad de un puente que facilitase el paso de este rio á los viajeros, del interior á la costa. Lo encajonado del rio y lo fuerte de sus crecientes, dificultaban sin embargo la obra. Segun la tradicion, parece que el puente que