

## LA NAVEGACIÓN A VAPOR

En el volumen I, p. 173 hemos aludido a las perspectivas de la navegación a vapor por el litoral del océano Pacífico, y ahora podemos agregar con gusto algunas informaciones acerca del este tema para que nuestros lectores lo examinen si no hubieran visto el informe de los comerciantes y residentes británicos de Lima y Callao, sobre la apertura de una comunicación directa a través de Panamá entre Gran Bretaña y la costa occidental de América del Sur.

La primera reunión sobre este interesante tema tuvo lugar en Lima, el 19 de agosto de 1836, y el 7 de septiembre en una asamblea pública se aprobó, unánimemente, el informe de la comisión comercial británica, y se ordenó que se imprimiera y circulara en inglés y castellano. De un folleto, acompañado de documentos que detallan el plan general de las operaciones propuestas por la Pacific Steam Navigation Company, impreso por J. M. Masías en Lima, extraemos la siguiente información auténtica sobre las estadísticas de comercio y la influencia favorable de la navegación a vapor:<sup>40</sup>

### ESTADÍSTICA COMERCIAL Y LA INFLUENCIA FAVORABLE DE LA NAVEGACIÓN A VAPOR

Solo desde que la dinastía española dejó de existir en América del Sur, las playas del Pacífico se han abierto completamente al comercio extranjero; y cuando se considera cuánto han sufrido estos países por las continuas convulsiones revolucionarias, el avance rápido del comercio

---

40. Si bien existe un folleto titulado: *Documentos para la proyectada campaña de la navegación por el vapor en el Pacífico* (1836), que contiene los acuerdos de la junta pública celebrada en Lima en el consulado británico en 1836; allí no se halla el texto que Smith incluye aquí. Es posible que haya sido publicado de forma independiente, pero no lo hemos ubicado. Sin embargo, hemos encontrado dicho texto en William Wheelwright, "A general plan of the intended operations of the pacific steam navigation company: with remarks of the passage of the Isthmus of Panama, the trade of the Pacific, &c." (en Campbell Scarlett 1838: 281-320). El texto tomado por Smith corresponde a las pp. 318-320 (N. de la T.).

y el intercambio es algo extraordinario. El siguiente estado de las importaciones procede de los mejores datos que se pueden obtener:

Gran Bretaña	12.000.000 dólares <sup>41</sup>
América del Norte	2.500.000
Francia	1.500.000
España	1.000.000
Alemania y resto de Europa	1.250.000
China, Bengala y Manila	750.000
Brasil y Buenos Aires	800.000
Total	19.300.000 dólares <sup>42</sup>

De los cuales se consumen:

Chile	4.500.000 dólares
Perú y Bolivia	7.500.000
Ecuador y Nueva Granada	1.500.000
Centroamérica	2.000.000 <sup>43</sup>
México y California	3.800.000 <sup>44</sup>
Total	19.300.000 <sup>45</sup>

La pesca de ballena en el Pacífico puede calcularse como sigue: América del Norte 12.500.000 dólares

Gran Bretaña	5.000.000
Francia	3.000.000
Total	20.500.000 dólares

El total de la suma involucrada, incluida la pesca de ballena en el Pacífico, llega a casi 40 millones de dólares.

---

41. Scarlett (1838) indica 1.000.000 dólares (N. de la T.).

42. Scarlett (1838) indica 1.730.000 dólares (N. de la T.).

43. Scarlett (1838) indica 1.000.000 dólares (N. de la T.).

44. Scarlett (1838) indica 2.800.000 dólares (N. de la T.).

45. Scarlett (1838) indica 1.730.000 dólares (N. de la T.).

La influencia benéfica de la navegación a vapor por las costas del Pacífico, y la apertura de una comunicación con Europa y Norteamérica, vía Panamá, son temas de profundo interés no solo para los que se ocupan del comercio con el Pacífico, sino para todo el mundo comercial. Actualmente, la comunicación entre Perú y Gran Bretaña es larga y tediosa, en promedio demora unos cuatro meses; mientras que por la ruta propuesta se reducirá a poco más de un tercio, es decir:

Ruta	Días
Lima a Panamá	6 días
Pacífico al Atlántico	1
Istmo a Jamaica, a vapor	3
Jamaica a Inglaterra	36
Número total de días	46

Con la introducción de la navegación a vapor entre Jamaica e Inglaterra, el viaje de Gran Bretaña a Perú puede realizarse en poco más de un mes. La seguridad dada al comercio por esta rápida comunicación; las facilidades que tendrán los comerciantes para realizar sus envíos; el consecuente aumento del intercambio; la regularidad de noticias en las costas del Pacífico, tan deseables para el comercio británico; son puntos de interés universal. Para las escuadras estacionadas en esos mares, se ganará una inmensa ventaja con la facilidad de la comunicación y la mayor eficiencia de sus operaciones. La influencia moral resultante tenderá a fortalecer y apoyar a los gobiernos de los respectivos Estados frente a la usurpación de los demagogos revolucionarios.

Seguidamente incluiremos, basándonos en la misma acertada autoridad, las valiosas observaciones siguientes para aquellos que desconocen los parajes de Panamá, y las dificultades y comodidades que se encuentran al cruzar el istmo.

Las estaciones se distinguen en lluviosa y seca. De junio a noviembre se extiende la primera, y de noviembre a junio la segunda. Durante la estación lluviosa, el viaje del Pacífico al Atlántico puede realizarse en dos días; mientras que en la seca solo son necesarias veinticuatro horas; del Atlántico al Pacífico durante la estación lluviosa se necesitan tres días; y en la seca puede realizarse en dos días. Esta diferencia se debe a

la crecida del río producida por las lluvias. El viaje de Panamá a Cruces se hace en mulas, y la distancia es de veintiún millas de mal camino.

En Cruces, hay canoas de todos los tamaños siempre listas, en las que los pasajeros se embarcan para bajar el río hasta Chagres, el Puerto marítimo del istmo, donde se reembarcan en el primer navío que les sea conveniente.

El tránsito del istmo durante la estación seca no incómodo ni desagradable; las canoas están cubiertas: las provisiones, frutas, etc. abundan en las riveras del río; la temperatura, aunque cálida, es perfectamente saludable, y hay siempre seguridad personal. Durante las lluvias uno está expuesto a la intemperie y a la enfermedad consiguiente; pero si se abriera un buen camino y se tuviera un vapor en el río, no había peligro en ninguna estación, y el viaje de océano a océano se realizaría en ocho o nueve horas sin la menor incomodidad.<sup>46</sup>

### JUBILEO ECLESIAÍSTICO

El que sigue es un documento auténtico que se publicó en castellano,<sup>47</sup> aunque ya nos hemos al mismo en el vol 1, p. 132, aquí ofrecemos un análisis de su contenido.

Nos el D. D. Arzobispo electo de Lima &c. a nuestro clero, comunidades religiosas y a todos los fieles estantes y habitantes en esta nuestra diócesis. Por cuanto nuestro santísimo padre el señor Gregorio XVI Romano Pontífice y cabeza visible de la Iglesia Universal, movido por la vigilancia pastoral y amor paternal, propios de un sucesor de San Pedro, se ha dignado conceder JUBILEO GENERAL á todo el orbe católico, para que la común penitencia y oracion de los fieles alcance del Padre de las Misericordias y Dios de toda consolacion la cesacion de

---

46. Wheelwright, "A general plan of the intended operations of the pacific steam navigation company: with remarks of the passage of the Isthmus of Panama, the trade of the Pacific, &c." (en Campbell Scarlett 1838: 312-313).

47. Aquí hemos transcrito el texto original castellano publicado en *Relación sencilla del feliz suceso que ha tenido en esta ciudad, y en todo el arzobispado el jubileo santo promulgado con motivo de la exaltación al solio pontificio de S.S. el señor Gregorio XVI* (1835: 8-16) (N. de la T).