

Viaje del capitán J. Dow en el vapor SS Salvador de Nueva York a Panamá, 1862

Por: **Stanley Heckadon-Moreno**

Por el tratado de Oregon, 1846, Estados Unidos e Inglaterra acuerdan que por el Pacífico el paralelo 40 sería su límite. Ese año Estados Unidos declara la guerra a México y obtiene, por el tratado Guadalupe Hidalgo, 1847, a California, Tejas, Arizona y Nuevo México.

Contar con comunicación entre ambas costas se torna vital para Estados Unidos y Panamá sería pieza clave en ello. Por el tratado Mallarino-Bidlack, 1847, Estados Unidos reconoce la soberanía de la Nueva Ganada sobre el Istmo y obtiene derecho al libre tránsito y a construir un medio de comunicación interoceánica.

En 1848, William Aspinwall, Gardiner Howland, Henry Chauncey y Edwin Barlett, fundan la Pacific Mail Steamship Company. Un subsidio estatal, 1849, les permite llevar correos, mercaderías y pasajeros entre Panamá y California y Oregon. Su sede al norte sería San Francisco y al sur Panamá. El descubrimiento de oro en California y la construcción del Ferrocarril de Panamá,

1850-55, da extraordinario impulso a la empresa que, para 1869, contaba con 23 vapores.

Sus tres primeros vapores-California, Panama y Oregon-salieron de los astilleros de Nueva York. Contaban con calderas a vapor que quemaban carbón, tecnología incipiente y rudimentaria plagada de problemas aún. Estos vapores pioneros pesaban 1000 toneladas, su casco era de madera, con tres mástiles para velas asemejándoles a un bergantín. Medían 200 pies de largo por 36 de ancho y 9 de calado. Sus calderas generaban 200 caballos de fuerza que, al mover la paleta ubicada en un costado, impulsaban la nave a 8 millas náuticas por hora.

Por 26 años John M. Dow (1827-1892) fue capitán de los vapores de la PMSC. Luego agente de la empresa en Panamá y Centro América. Vivió en Panamá de 1850 a 1892. Fue testigo de importantes eventos a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, en el Istmo y la región.

Le apasionaba la naturaleza tropical, descubriendo 200 especies de peces nuevos para la ciencia. Apoyó al creciente número de naturalistas que, merced a la navegación a vapor, iniciaron el descubrimiento científico de



la vertiente pacífica del Nuevo Mundo. "Elizabeth Knowles Allan Dow, esposa de John Melmouth Dow quien, entre 1850-1892, fue capitán, comandante y agente de los vapores de la Pacific Mail Steamship Company. Línea que conectó el puerto de Panamá con San Francisco, California, y escalas intermedias en los puertos de México y Centro América. Dow mantuvo una activa correspondencia con su esposa detallándole las peripecias de sus viajes, los sitios que visitaba y sus habitantes. Foto de los archivos J.M.Dow que reposan en la Colección de Manuscritos y Libros Raros, Universidad de Cornell.

Prolífera fue su correspondencia, fuese de negocios, con figuras políticas, económicas, militares y religiosas o con su esposa Elizabeth, apodaba Lizzie. Los papeles de este capitán de los vapores de Panamá reposan en los archivos de la Universidad de Cornell.

Hoy compartimos con los lectores de EPOCAS su carta, de junio de 1862, dirigida a su esposa y escrita a bordo del nuevo vapor SS Salvador, con casco de hierro, que capitaneaba en su viaje pionero entre Nueva York y Panamá, vía la larga y peligrosa ruta del Cabo de Hornos. Agradezco a Nicole Meier Alegre, la ardua tarea de traducir al español la compleja letra de Dow, redactada en un inglés de hace dos siglos.

SS Salvador Junio 15, 1862

Mi querida esposa:

No había sentido ánimo de escribirte antes, pues mi tiempo y pensamientos han estado dedicados casi de lleno al buque de vapor. Pensarás es mala excusa, poco razonable, pues la que te escribí la vez pasada fue una especie de diario de mi viaje a bordo del "Guatemala"; y, no dudo, supondrás que bajo circunstancias idénticas a las presentes. Pero, querida Lizzie, este es un buque de hierro, lo que cambia las circunstancias, causándome mayores ansiedades y ejercitar más cautela ante la posibilidad que, la influencia magnética local, desajustase nuestros compases de rumbo.

Aparte de la rutina relatada que te conté en mi diario a bordo del "Guatemala", no han ocurrido eventos importantes cuyo relato te interesaría. He tenido mi cuota usual de ansiedad y a menudo la ocasión de sentirme profundamente impresionado por las responsabilidades de mi oficio. No puedo, ni terminaré esta narración, sin desviarme del especial propósito por el cual han empezado a retornar mis oraciones al santo Padre en quien, confié, te ha cuidado a ti y a nuestros queridos pequeños, pues su gran merced me ayuda a mantenerme bien de salud, y hasta ahora a cuidarme y dirigirme a salvo en mi gran viaje. Trayecto en que a menudo he tenido ocasiones, querida esposa, de sentir la influencia de su presencia; que hasta ahora no se ha manifestado en una tormenta o tempestad, en ningún vendaval que nos desviase de nuestro estable progreso, por lo calmado del tiempo, los vientos favorables y placenteros que han sido nuestros constantes asistentes desde la partida de Nueva York. ¿Entonces no debería sentirme agradecido y dichoso también? Pienso que sí, al menos hasta donde soy capaz de ser agradecido. ¿Está mi amada esposa agradecida conmigo? Espero que sí.

He escrito un diario de mi viaje pero, tan mezclado con el trabajo práctico y describir los descubrimiento que he hecho fuera de nuestro pequeño

flotante hogar, que copiarlo por entero te desagradaría y con el cual no podrías identificarte. Por ello me confinaré a estas referencias que pienso te darán unas horas de agradable lectura.

El zarpe de Nueva York

Como sabes, fue agradable el día que partimos de Nueva York. El viento fresco soplabla del N.E. asistido por fuertes lluvias, tal como en los tres o cuatro días previos. Nuestra frustrante tardanza, de más de dos semanas, en corregir una imperfección en la válvula lateral mayor del motor me hizo, confieso, sentirme ansioso por zarpar. Soltamos amarras del muelle a las 11 de la mañana del 2do día y al mando del piloto, navegamos lentamente hacia afuera, hasta el último río y luego a mar abierta. Al arribar afuera del estrecho, encontramos el viento cambiado al Sur; la lluvia había cesado con parches visibles de cielo azul al S.O. A las 2 p.m., pasamos Sandy Hook y a las 2:30 p.m. alcanzamos la barra deteniendonos a bajar nuestro Piloto. A las 3 p.m., pasamos la nave faro y establecí ru mbo mar afuera. Consideré muy afortunada nuestra partida pues a la media hora de dejar atrás el buque faro apareció una ligera brisa sureña trayendo una espesa neblina que cubrió todo, a cientos de barcos fuera del nuestro. Recuerdo que ese día la neblina se aferró al océano como un velo. En estas situaciones el peligro de colisionar con otros buques es muy grande y para evitar tal percance, cada cinco minutos se lanzaba el silbido del buque advirtiendo nuestra presencia. Esa noche por la densa neblina, dos veces reduje la velocidad del motor. A las 2 p.m. del otro día (el 3ro), la neblina se fue por primera vez desde la partida pero por poco tiempo. Luego de diez minutos la vimos rodearnos, más espesa que nunca. Recuerdo que ese día y noche, a intervalos más o menos cortos, la gris y oscura neblina venía y partía como una gran cortina que se levantaba y caía dándonos ocasional mirada al luminoso cielo azul sobre nosotros y al infinito desierto de agua que nos rodeaba; entonces, como si el brillante y alegre cielo fuese demasiado bueno para nosotros, la cortina caía de nuevo, tornando todo más oscuro y melancólico.

Fuego abordo

Al otro día, 4 de mayo, traje prueba que el cielo despejado y sol brillante también era para nosotros como para otros. Como la neblina nos dejó temprano, alejada por las agradables brizas, tendimos las velas y nuestro buen buque sintió su influencia tanto como nosotros. Temprano por la tarde se descubrió que la felpa que cubría el tambor de la caldera ardía, tan serio que fue necesario arrancar toda la camiseta externa, dejando el tambor de vapor expuesto al aire. La madera de la cabina contigua a la caldera se incendió pero con suerte pudo apagarse



A mediados del siglo XIX, la caldera de vapor que quemaba carbón trajo una revolución tecnológica en la navegación marítima. la ciudad de Panamá fue uno de los epicentros de esta transformación, ello gracias a que nuevas empresas como la Pacific Mail Steamship Company abrieron la ruta entre el puerto de Panamá y San Francisco, California, con escalas en los puertos intermedios de México y Centro América. Las primeras calderas eran muy rudimentarias y no era raro que causaran incendios abordo. Aquí vemos el SS City of Sidney con sus tres mástiles de velas y una caldera a carbón con su chimenea. Este dibujo es de los papeles del capitán Dow, colección de manuscritos y libros raros, Universidad de Cornell.

el fuego sin mayores daños, dándome la oportunidad de ver la peculiar estructura de esa parte de la caldera. Al parecer han construido el tambor de vapor así para que sirva como un súper calentador del vapor, arreglo aún muy experimental para instalarse en un barco destinado a un viaje largo. Me dicen que la misma dificultad ha ocurrido en todas las naves donde se ha intentado este experimento; aun así los ingenieros de construcción persisten en introducir esta falla en otros buques a vapor sin consideración alguna

por las consecuencias. Para nosotros el resultado fue obligarnos a expulsar el vapor, parar el motor por dos horas, para enfriar la caldera.

En el próximo número de EPOCAS continuaremos con esta carta del Capitán Dow a su esposa, abordo del SS Salvador, con sus comentarios sobre el Mar de los Sargazos, las aves y peces marinos, de naves topadas en alta mar, los peligros del Estrecho de Magallanes y su llegada al puerto de Panamá, a 28 de junio de 1862.



**“APORTANDO
MATERIA
PRIMA PARA EL
DESARROLLO
NACIONAL”**

**Urbanización Costa del Este, Calle la
Rotonda calle transversal
Tel: 830-6021
P.H. Prime Time Tower Piso N° 15 Oficina 15A.**



El placer del buen gusto

GRAND DELI GOURMET

www.granddeligourmet.com

Calle 50 300-2070 | Obarrio 300-2071 | El Dorado 300-2072
C.E. Business Park 300-2075 | Buenaventura 300-2044
Costa del Este 300 2073 | Albrook 300 2074