

**VIAJE DE LOS PRIMEROS MISIONEROS  
CLARETIANOS A CHILE  
UNA VISIÓN MARÍTIMA**

POR

***FERNANDO RUZ TRUJILLO***

Académico Correspondiente

El 22 de enero de 1870 llegaban a Santiago de Chile los siete primeros Misioneros Claretianos, cinco sacerdotes y dos hermanos coadjutores, que había conseguido en Europa el presbítero Don Santiago de la Peña, hablando directamente con el Fundador y con el superior general de los mismos Misioneros.

Su viaje había durado 39 días, desde que partieron de Prades, en Francia, pasando por Burdeos, luego por Lisboa, en seguida por la costa atlántica de Sudamérica, atravesando el Estrecho de Magallanes y entrando a Valparaíso el día 21 de enero de ese año 1870.

Su transporte había sido el vapor "*Magellan*" de la Compañía de Navegación a Vapor del Pacífico, que ya en ese tiempo realizaba viajes mensuales y semanales entre Liverpool y Valparaíso.

Cuando hablamos de misiones o de misioneros, casi siempre nos referimos al espíritu evangélico de aquellos que son enviados a tierras lejanas, movidos por las directrices de sus fundadores y por la tradición de las propias congregaciones; o bien hablamos de aquellas enormes dificultades que encuentran los apóstoles en las lejanas tierras a las que son enviados.

Ahora nos proponemos fijarnos en algo diverso.

El apoyo material, tanto para los misioneros como para las misiones, es imprescindible; uno de esos cauces lo vamos a mirar en los adelantos y en el uso de instrumentos marítimos.

Los viajes por mar hacia las misiones americanas comenzaron con el mismo descubrimiento y la primera conquista; junto a los exploradores con espada de acero iban los misioneros con la cruz de la evangelización. (Muchos de Uds. conocen el trabajo realizado por este autor sobre la influencia de la estructura marítima en la evangelización de América; no es pues raro que de nuevo tengamos una visión marítima).

En esta ocasión nos fijaremos en el primer viaje de Misioneros Claretianos a Chile, hecho acaecido en 1870, con especial referencia al viaje marítimo y a las naves utilizadas esos días, recurriendo a narraciones de los mismos misioneros y de otros autores.

Existen en el Archivo Provincial de los Claretianos en Chile tres narraciones que aluden a la llegada a Chile y a Santiago, y que aquí citaremos sólo en la parte correspondiente al viaje.

También hemos buscado en diversos autores contemporáneos que nos han legado sus impresiones, encontradas en obras que para la mayoría son desconocidas por su rareza o por su idioma distinto, a pesar de haber sido escritas hace tantos años.

Es un aporte más a la visión marítima de la evangelización y es un aporte a la historia de la Iglesia en Chile, que desde ahora puede seguir indagando en esa vía, apoyada por los estudios de esta Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.

La empresa misionera en cualquier lugar del mundo exige la preparación espiritual adecuada de los enviados del evangelio. El fervor de aquellos noveles misioneros era realmente encendido: lo habían manifestado a sus superiores cuando hubo dificultades para emprender el camino del mar hacia las lejanas tierras de Chile; la historia de los misioneros y de su empresa siempre se fija principalmente en aquellos aspectos espirituales que le dan impulso; sin embargo, en esta ocasión pasaremos a revisar documentalmente ese viaje en sus aspectos materiales, específicamente en los aspectos marítimos.

Dividimos este estudio en los siguientes puntos :

1. Misioneros Claretianos a Chile.
2. El Magellan y la Compañía de Vapores.
3. La travesía por el estrecho.
4. Llegada a Valparaíso y Santiago.

## 1. Misioneros Claretianos a Chile.

Comenzaré citando algunas noticias o avisos de el diario El Mercurio de Valparaíso de aquel año 1870.

*El Mercurio. Valparaíso. Año 42. N° 12873. Jueves 20 de enero de 1870.*

*Línea mensual de vapores para Francia e Inglaterra por la vía del Estrecho de Magallanes con los vapores Magallanes, Patagnia, Araucanía y Cordillera de 300 toneladas y fuerza de 600 caballos. Saliendo de Valparaíso y Liverpool el 13 de cada mes.*

*El magnífico vapor nuevo Magallanes: su capitán Sivell, saldrá de Valparaíso para Burdeos (Francia) y Liverpool (Inglaterra), el domingo 13 de febrero de 1870, a las 12 del día, con escala en Punta Arenas, Montevideo, Río de Janeiro, Lisboa, llevando pasajeros, especies metálicas y carga.*

*N° 12874. Viernes 21 de enero de 1870.*

*Vapor Magallanes : Esta mañana a las 10 fondeó en nuestra bahía este vapor que viene de Europa por la vía del estrecho, habiendo hecho su navegación en 30 días desde el puerto de Liverpool.*

*Salió de este puerto el día 13 de diciembre a las 4 P.M., de Burdeos el 17, de Lisboa el 20 y de San Vicente el 26. Llegó a Río de Janeiro el 5 de enero, a Montevideo el 10 y a Punta Arenas el 15, llegando hoy a Valparaíso sin novedad alguna con 84 pasajeros y un destacamento de 60 hombres de Punta Arenas.*

*Nada de importante comunica de Europa.*

*En Montevideo se había recibido un telegrama de Buenos Aires anunciando que las noticias del Paraguay eran desfavorables y que López había bajado el río con hordas de indios, destrozando en un pueblo cuyo nombre se ignora.*

*En Buenos Aires reinaba una crisis monetaria. Descuento de 15% y cambio, 50%.*

*Sarmiento debía subir el río el 11.*

*El Magallanes experimentó mal tiempo en el Canal de la Mancha y en la bahía de Vizcaya, y buen tiempo hasta Montevideo. Se detuvo 24 horas en este último puerto a causa de un pampero. Experimentó un temporal de noroeste, durante 3 días, desde Punta Arenas, y buen tiempo el resto del viaje.*

*Avería: al fondear el Magallanes en nuestra bahía, se fue sobre el vapor de la república Arauco, causando algunas averías en el bauprés y el tajamar”*

*En el mismo N° de aquel viernes 21 de enero, en otra página se lee:*

*Marítima. Entradas. 21. De Liverpool en 39 días, vapor británico Magallanes, 1791 ton. capitán Sivell, surrido, D. Sinn.*

*Pasajeros por el vapor Magallanes de Liverpool. Sr. y Sra. Schjalbeg, Sr. y Sra. Hess, Srta. Schuhmacher, Sra. Bain, Sres. Ossa, Castilla, Grissel, Benson, Scott, Chamberlain, Wynne, Thiele, Leroy, Dauna, Broguedro, Joubrión, Larrubrigat, Dupont, Adelsdorfer, García, Alfonso, Mitchell, Meance, Leandre, Schmidt, Riter, Billwiller, Rosetti, Ponce, Figuerola, Camas, Baudelaire, Rodríguez, **M. de la Peña y 6 compañeros**, Sr. y Sra. Quienco, Sr. y Sra. Klix. 37 de 3a. clase y un destacamento de tropa (59) de Punta Arenas.”.*

Advertencia: pone **M. de la Peña y 6 compañeros**. Era el sacerdote de Santiago de Chile don Santiago de la Peña y los misioneros claretianos PP. Pablo Vallier, Marcos Domínguez, José Coma, Jaime Heras, Santiago Sánchez y los hermanos coadjutores Joaquín Escriú y Miguel Baró, que llegaban de Europa. La “M”. o significa “monsieur”, porque los creían franceses, o está mal y debe ser “S” de Santiago. Los misioneros se unían así a los cerca de 1100 españoles residentes en Chile [1865 : 1150 ; 1875 : 1072]. (1)

De los nombrados anteriormente:

*Don Emilio Rosetti: catedrático de la Universidad de Buenos Aires, ha llegado ayer por el vapor Magallanes, acompañado por el Sr. Peña, a fin de cumplir con la misión que les ha encomendado el gobierno de la provincia de Buenos Aires, de estudiar detenidamente el paso del Planchón en la cordillera, y presentar un informe detallado sobre las probabilidades de llevar a cabo el proyecto de ferrocarril. Este proyecto es independiente del de Mr. Weelwright”. (2)*

Más adelante, el día 24, trae esta nota:

*24 enero: lluvia, fuerte viento norte, copioso aguacero amenazaba inundarnos, pasamos en pocas horas de un día de riguroso invierno a los ardientes días de verano; pérdidas de cosechas en S. Fernando.*

Tenemos documentación de dos de sus protagonistas. El P. José Coma escribió una relación del viaje, de su llegada y de la primera estadía en Chile, a instancias del P. José Blanch, cuando el P. Coma estaba enfermo, pero que conserva toda la autenticidad del protagonista. Leamos a continuación un trozo de ese documento precioso, sólo en lo referente al viaje:

## II. Salida, viaje, llegada a Chile, permanencia con el señor Peña.

*Salimos los siete designados con Don Santiago y el Rmo. P. Xifré que se dignó acompañarnos hasta Perpignan. Bastante tierna fue la despedida de los padres y hermanos en la casa de Prades; recuerdo la tierna impresión que nos causó ver a los jovencitos estudiantes y novicios cómo abrazaban al P. Vallier, su amado maestro de quien habían recibido tan sabias y caritativas enseñanzas, pagando el tributo de lágrimas que rodaban de sus mejillas. Sucedió como a media tarde. Después de viajar en tren casi todo el resto del día y la noche, llegamos a Burdeos en la madrugada del día y buscamos hotel para un día o dos, saliendo de Burdeos el 13 de diciembre del año 1869. Creo que ninguno de los expedicionarios había navegado, por lo cual aquellas vías de mar eran nuevas para nosotros, mucho más el asunto del mareo que luego nos visitó, casi tan pronto como comenzó el vapor Magellan a moverse y andar como saltimbanquis en las olas, lo que duró hasta Lisboa. Alguien de nosotros tomó el consejo del P. General: aguantar paseando en cubierta hasta que ya no pudo más y corrió al camarote, donde los halló a todos incluso al señor don Santiago, lo que indica que no sería tan suave cuando el señor don Santiago acostumbrado, tan luego pagaba tributo; y un joven francés al llegar a Lisboa se bajó y volvióse, puesto que ya arrojaba la sangre con el mareo. Después de Lisboa nos dejó más tranquilos el mar hasta la entrada del Pacífico donde otra vez nos dijo el mareo: aquí estoy; por fin llegamos al puerto de Valparaíso tranquilos sin más percance que meterse nuestro Magellan por la punta de un barco grande tirándole al mar la efigie y el palo de popa del otro como en venganza en medio para nuestra cubierta doblando los fierros de la barandilla y otras fechorías que no fueron cosa mayor". (3)*

Por su parte el P. Pablo Vallier, también protagonista del acontecimiento, cuenta con sencillez la experiencia íntima:

*"...salieron de Prades para embarcarse en Burdeos, día 18 de Diciembre de 1869 (y nombre a todos los viajeros). El día 18 por la tarde salieron de Burdeos en un vaporcito de ruedas para transbordar en Parajes al vapor inglés Magallanes que había de conducir a los expedicionarios a estas lejanas tierras. La navegación fue próspera y feliz, a pesar que los sacerdotes venían en segunda y los hermanos coadjutores en tercera; he dicho próspera y feliz si se exceptúan tres o cuatro días en el Pacífico que tuvimos bastante balanceo y la noche del 17 de Enero, festividad del dulcísimo nombre de Jesús estuvimos en grande riesgo, de suerte que algunos pasajeros usaron el lenguaje que tres siglos y medio antes habían usado en este mar Pacífico Ercilla y sus compañeros... De un Misionero sé que hizo voto de ayunar hasta la muerte el día 17 de enero o el 16 si caía en domingo.*

*Por fin zarparon con felicidad en el puerto de Valparaíso el día 21 de enero de 1870, siendo recibidos con alguna prevención, estaba muy reciente el*

*bombardeo de la ciudad; (el 31 de marzo de 1866) tanto que nos mostraron una bomba incrustada en la muralla de la intendencia. Afortunadamente el apellido del que venía al frente suavizó algún tanto las asperezas. No son godos, son franceses, y como veníamos de Francia... Sin embargo nos acaeció lo que a Jesucristo nuestro bien acaeció con los fariseos: Y ellos le estaban observando..." (4)*

En otra narración del mismo P. Pablo Vallier, enviada al gobierno general de la Congregación, también se refiere al viaje de esta forma :

*"Llegó la hora y los que partíamos dejábamos el corazón con los que quedaban, y los que quedaban acompañábanos con su corazón en la partida. El Superior General, como Padre tierno, no supo separarse tan pronto de sus hijos, nos acompañó hasta Perpignan. Allí, el que suscribe estas líneas, temiendo fuese la última vez, le besó la mano con sentimiento que no es posible decir.*

*Pasados tres días, el 16 de diciembre, el vapor Magallanes (Magellan) de la Compañía Inglesa de Vapores del Pacífico nos recibía a bordo en la desembocadura del Garona, y después de un viaje que no dejó de ser feliz por las molestias que siempre acompañan a este género de expediciones y otras más notables debidas a especiales circunstancias, arribamos a las playas occidentales de la América y desembarcamos en Valparaíso a 21 de enero de 1870. Allí fuimos recreados por la caridad fraternal y amable recibimiento de los PP. de la Compañía de Jesús que después de habernos tenido en su casa algunas horas nos acompañaron hasta la estación del ferrocarril por medio del cual nos dirigimos a Santiago llegando el día 22 a la casa de D. José Santiago de la Peña que era el término de nuestro viaje. Sin tomar descanso alguno oímos misa en la capilla de la casa y entonamos el Te Deum en acción de gracias al señor que así nos había favorecido. (5)*

El motivo de este viaje se encuentra en la intención de D. Santiago de la Peña de mantener su casa y su capilla de la calle 18 al servicio y culto del Sagrado Corazón de Jesús junto con su Cofradía correspondiente y a la petición que en Roma dirigió al Fundador de la Congregación de Misioneros Hijos del Inmaculado Corazón de María, el arzobispo Antonio María Claret, que se encontraba en esa ciudad con motivo de asistir al Concilio Vaticano I. El mismo fundador le instó a que se dirigiera al superior general de la Congregación, reverendísimo P. José Xifré, que por entonces se hallaba en la ciudad de Prades en Francia, por el destierro que había sufrido la mayoría de los religiosos de España a causa de la revolución de 1868. Después de muchas conversaciones y de llegar a los acuerdos correspondientes se formó la primera expedición de Misioneros a Chile. (Todo esto se amplía en la historia de la fundación de la Congregación en Chile; esta vez nos estamos fijando solamente en el viaje de esa primera expedición).

## 2.- El Magellan y la Compañía de Vapores.

El ingeniero norteamericano Guillermo Wheelwright, que tantas obras realizó en Chile, se puso de acuerdo con el gobierno de Chile para establecer una línea de vapores en las costas del Pacífico, recibiendo del mismo gobierno ayuda financiera para la construcción de barcos a vapor y para la instalación de todos los elementos necesarios a una compañía naviera en actividad. Los primeros barcos a vapor que llegaron a nuestras costas fueron el "*Chile*" y el "*Perú*", que inauguraron ese medio de transporte en nuestros mares.

El 1853 otorgó el Congreso de Chile al benemérito industrial y marino norteamericano la concesión que le sirvió para formar en Londres una compañía de vapores, iniciada en 1840 con los vapores Chile y Perú, de 700 toneladas de registro, Compañía que se convirtió en la "**Pacific Steam Navigation Company**", que llegó a ser una poderosa Compañía o entidad comercial.

El mismo Wheelwright daba en breve mayor impulso a la compañía de vapores, descubriendo los yacimientos de carbón del sur y promoviendo así una nueva y valiosa industria.

En 1853 la Compañía inglesa contaba con 4 vapores y había ampliado sus servicios hasta los mares del sur, mediante un viaje mensual entre Valparaíso y Valdivia, que se extendió a Puerto Montt, y que con una subvención de \$50.000 podía llegar hasta El Callao.

En 1867 se estableció un servicio mensual permanente entre Valparaíso y Liverpool, y reducía a 1/3 parte el tiempo empleado por los buques de vela en sus pesados viajes por la vía del Cabo de Hornos.

Los Directores solicitaron entonces una ampliación de la carta real de la Compañía, a fin de permitir el aumento del capital en 2.000.000 de libras esterlinas, ampliación que le fue concedida. Se colocaron inmediatamente órdenes para una flota de vapores nuevos, a fin de permitir la operación de una línea directa desde Liverpool hasta Valparaíso; y, simultáneamente, dicho servicio fue inaugurado mediante el despacho desde Valparaíso, el 13 de mayo de 1868, del vapor de ruedas "*Pacific*". Esta nave llevó 170 pasajeros, un tesoro por valor de 65.000 L y un cargamento completo de productos. En el viaje tocó en Punta Arenas, Montevideo, Río de Janeiro, San Vicente, Lisboa, St. Nazaire, efectuando el viaje completo hasta el Mersey, en magníficas condiciones en el tiempo de 43 días, aún con las detenciones necesarias debido a la navegación de invierno por el Estrecho de Magallanes. El vapor fue descargado en Liverpool y cargado de nuevo con gran rapidez, como lo daba a conocer un despacho de prensa en la crónica de un diario

del 16 de julio de 1868.

*“LÍNEA DE LIVERPOOL A VALPARAÍSO. DESPACHO DEL PRIMER VAPOR. El “Pacific” (Capitán George N. Conlan) el primer vapor de la nueva línea de correo establecida por The P. S. N. C. para correr entre Liverpool y Valparaíso, bajo el contrato del gobierno de Chile, salió de Liverpool a la una de la tarde del lunes con 50 pasajeros, un regular cargamento, y con espacio reservado para una cantidad considerable de mercaderías que serían embarcadas a su bordo en el primer puerto de escala, o sea St Nazaire. Sus demás puertos de escala serán Lisboa (a donde llegará el 19), las islas de Cabo Verde, Río de Janeiro, Montevideo, y la nueva colonia chilena en el Estrecho de Magallanes. Puede ser de interés para los comerciantes saber que los telegramas, etc., para el Río de la Plata y Valparaíso, pueden mandarse a los Srs. Pinto Basto y Cía, los agentes de la Compañía en Lisboa”. (6)*

Así se inauguró en julio de 1868 el servicio directo entre Gran Bretaña y la costa del Pacífico de Sudamérica, que ha sido mantenido sin interrupción por la Compañía desde aquella fecha. Debido a esto, la Cía del FF.CC. de Panamá perdió una enorme cantidad de tráfico... Los acontecimientos se habían aunado para acelerar el progreso de una empresa, que luego se convertiría en la mayor compañía de navegación del mundo.

Pronto entraron al servicio los nuevos vapores hechos construir por el Directorio, con los nombres de “Magellan”, “Patagonia”, “Araucanía” y “Cordillera”. Eran cuatro vapores de fierro, movidos a hélice, dotados de máquinas de alta y baja presión de Elder, y de aproximadamente de 2.800 ton cada uno, con capacidad para 145 pasajeros de primera clase, 75 de segunda y 300 de tercera, y espacio para 2500 ton de carga. Con máquinas de 500 Hp, desarrollaban una velocidad de 13 nudos.

El “Magellan” fue el primero en ser entregado, salió del muelle de Mersey en marzo de 1869, inaugurando un servicio mensual desde Liverpool a Valparaíso. En carrera con el favorito vapor Hipparchus, el “Magallanes” llegó primero a Río de Janeiro.

Con un valor y espíritu de empresa que hacen honor tanto a los Directores como al personal, la Cía. se transformó en una de las principales organizaciones navieras británicas manteniendo un servicio transatlántico de vital importancia; se evitaban los inconvenientes de transbordo del vapor al ferrocarril de Panamá y del ferrocarril al vapor en Colón, o viceversa, asegurando así un servicio permanente para los viajeros potenciales de la costa occidental de Sudamérica a Europa y viceversa.



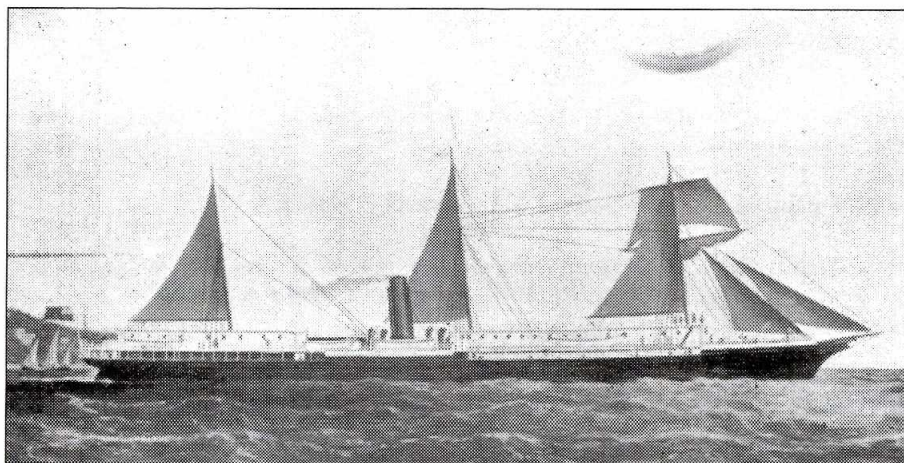
Se aseguraron tanto las cargas como los pasajeros en los diversos puertos y en los muelles correspondientes de Liverpool como de los demás puertos del viaje.

La construcción de vapores continuó en forma febril. En 1870 se colocaron órdenes por 11 vapores, con un total de 25.019 ton y un valor de 630.044 L, el mayor pedido de naves hecho por una firma en un solo año. Las naves fueron las siguientes:

SERVICIO EN LA COSTA DEL PACÍFICO					
SERVICIO EN LA COSTA DEL ATLÁNTICO VIA ESTRECHO DE MAGALLANES:					
John Elder	4.151 ton	Aconcagua	4.105	Britania	4.129
Illimani	4.022	Cotopaxi	4.022	Potosí	4.218
Sorata	4.014	Garonne	3.871	Chimborazo	3.847
Galicia	3.829	Lusitania	3.825	Corcovado	3.805
Puno	3.805	Valparaíso	3.575	Araucanía	2.877
Patagonia	2.866	Cordillera	2.860	Magellan	2.856

El “Magellan”, de 2.856 toneladas, con 360 pies de eslora, 41 de manga y 26 de puntal; fue construido en Glasgow en 1869 y era gemelo al “Patagonia”, “Cordillera” y “Araucanía”.

Tenían capacidad para 145 pasajeros de primera clase, 75 de segunda y 300 de tercera, con máquinas de 50 caballos de fuerza con velocidad de 13 nudos.



Vapor “Santa Rosa”, de 1817, de menor tonelaje que el “Magellan” de dos chimeneas, muestra el tipo de vapor de la P.S.N.C. en la época de los misioneros claretianos.

El vapor *Magellan* fue escogido por los misioneros en su viaje a Valparaíso. Don Santiago de la Peña no tenía mucho dinero para los pasajes, por eso puso a los sacerdotes en segunda y a los hermanos en tercera. Lo describe expresamente el misionero José Coma, uno de los viajeros:

*“Vuelto el Rmo. P. Gral y concertado el convenio, se resolvió que fueran 5 Padres y 2 hermanos; pero no quería tanto número D. Santiago, porque le escaseaban los recursos para el costo del viaje y así dijo sólo podría admitir el nº de 7 individuos, viajando los PP. en segunda clase y los hermanos en tercera puesto que era poca la diferencia pero después pudimos decir con el gallego: “buena diferencia ten”. D. Santiago. entre otras cosas dijo que daría la casa y capilla, que viviría con los PP. como uno de ellos y estaría sujeto hasta la muerte al superior en lo espiritual y en lo temporal; así se convino por una y otra parte y destinaron a la empresa a los individuos siguientes: R.P. Pablo Vallier, superior; P. Marcos Domínguez, consultor 1º y ministro; P. José Coma, consultor 2º, P. Jaime Heras, P. Santiago Sánchez, con los hermanos Joaquín Escriú y Miguel Baró.*

*Salimos los 7 designados con D. Santiago y el Rmo. P. Xifré que se dignó acompañarnos hasta Perpignan. Bastante tierna fue la despedida de los padres y hermanos... Era el día como a media tarde. Después de viajar en tren casi todo el resto del día y la noche llegamos a Burdeos en la madrugada del día y buscamos hotel para un día o dos, saliendo de Burdeos el 18 de diciembre de 1869. Creo que ninguno de los expedicionarios había navegado por lo cual aquellas vías de mar eran nuevas para nosotros, mucho más el asunto del mareo que luego nos visitó, casi tan pronto como comenzó el vapor *Magellan* a moverse y andar como saltimbanquis sobre las olas, lo que duró hasta Lisboa. Alguien de nosotros tomó el consejo del P. Gral: aguantar paseando en cubierta hasta que ya no quedó mar y corrió al camarate donde los halló a todos, incluso al Sr. D. Santiago, lo que indica que no sería tan suave cuando el Sr. D. Stgo. acostumbrado, tan luego pagaba tributo; y un joven francés al llegar a Lisboa se bajó y volvióse, puesto que ya arrojaba la sangre con el mareo”. (7)*

Palabras semejantes tiene su compañero el P. Vallier:

*“...Suscrito este convenio entre el Rmo. P. Gral D. José Xifré y D. Santiago de la Peña, salieron de Prades para embarcarse en Burdeos, día 18 de diciembre de 1869. (Pone los nombres de los expedicionarios) El día 18 por la tarde salieron de Burdeos en un vaporcito de ruedas para transbordar en Parajes al vapor inglés *Magallanes*, que había de conducir a los expedicionarios a estas lejanas tierras.*

*La navegación fue próspera y feliz, a pesar que los sacerdotes venían en segunda y los hnos. coadjutores en tercera; he dicho próspera y feliz si se exceptúan tres o cuatro días en el Pacífico que tuvimos bastante balanceo...” (8)*

### 3.- La travesía por el estrecho.

Hemos oído que el viaje fue próspero y feliz hasta el Estrecho de Magallanes.

Por conocimiento previo y por brevedad no entramos en detalles físicos del mismo estrecho, la posesión chilena, las condiciones tanto de la tierra aledaña como del mar mismo; por lo cual paso inmediatamente a mostrar algunos relatos de diversos autores contemporáneos del viaje de los Misioneros, como una curiosidad porque esos libros no son conocidos o usados, para entender mejor la dificultades que los viajeros primerizos encontraron en esos días.

El Estrecho de Magallanes entró en la bibliografía desde su descubrimiento pues el caballero italiano Antonio Pigafetta, que participó en el primer viaje, estampó sus narraciones en un inapreciable libro, su obra "Primo Viaggio intorno al Globo terracqueo", donde estampó esta frase:

*"Io non credo che siavi al mondo più bello, e più comodo stretto di questo".*

*"No creo que haya en el mundo un estrecho más bello y más cómodo que éste". (9)*

Sin olvidar lo que atestiguaba mucho más tarde, pero más cercano a nuestra narración, el visionario Vicente Pérez Rosales:

*"El Estrecho de Magallanes designado por el dedo de la naturaleza para ser en algún tiempo la llave del Pacífico". (10)*

Y lo que escribió el clásico autor de la Historia del Pacífico H. W. van Loon:

*"...Magallanes estaba muy lejos de perder su tiempo. Intentaba atravesar el estrecho que existe entre la Patagonia y la tierra del Sur, que él llamó Tierra del Fuego... Magallanes se encontraba ante la parte más inhospitalaria del mundo. Era azotada por súbitas y violentas tempestades de nieve y granizo, y el viento parecía soplar desde los cuatro cuadrantes de la brújula al mismo tiempo.*

*Pero después de veinte días de padecimientos, el estrecho comenzó por fin a ensancharse, desembocando en un mar de cielo azul y aguas tranquilas, que desde entonces se conoció como Océano Pacífico, nombre que todavía conserva en nuestros mapas". (11)*

Los Misioneros que pasaron por el estrecho nos dan pocas indicaciones de las condiciones físicas o geográficas del mismo, por eso recurrimos a obras de autores más o menos contemporáneos de ellos y que sí nos dan muchísimas indicaciones. Hemos escogido algunas solamente y las citamos en forma breve.

Eduardo Iriondo, en su obra *Impresiones del viaje de circumnavegación en la fragata blindada Numancia*, escrita en 1867, en el libro 1º *De Cádiz al Callao*, relata de la siguiente manera:

*“Navegación del estrecho. No volvíamos de la admiración que nos causaba la vista de aquellas áridas costas del continente americano, interrumpidas de tan brusca manera ante la furia de dos océanos rivales, que comprenderse no puede cómo han pugnado tanto por unirse en aquellas regiones, cuando poco más al sur se precipitan libres y se confunden en un solo mar irresistible y proceloso, en cuyo seno sólo se albergan las tempestades y los hielos, y que le roba al mundo todas las zonas que se dilatan hasta el polo antártico.*

*Con el deseo de romper el encanto de aquellas selvas vírgenes de América y sentir palpitar bajo nuestra planta una tierra que pocos habitantes en este mundo han hollado, embarcámonos...*

*Desembarcamos con facilidad, y lo 1º que hallamos fueron unas pozas de agua fresca y dulcísima, así como un excelente apio silvestre, de lo cual y de los mariscos de que estaba llena la playa, hicimos abundante provisión para la comida de aquella tarde...*

*Era ciertamente imponente contemplar la gigantesca mole de la fragata lanzada con gran velocidad por un canal de tan exigua abertura, que nos parecía poder tocar la costa con sólo extender el brazo. La naturaleza seguía desarrollando el mismo vasto y sorprendente pavor del día anterior, aumentada la sublimidad, si cabe, por las mayores masas de nieve que coronaban los montes y se arrojaban el precipicio, formando verdaderas cascadas.*

*Diez días habíamos pues empleado en el paso del estrecho, de los cuales 5 estuvimos fondeados en el Pto. del Hambre. Jamás se borrará el recuerdo de aquellos días de nuestra memoria, porque en parte ninguna del mundo ofrece como allí la naturaleza un espectáculo tan extraordinario y tan lleno de magnificencia en una extensión considerable, que no baja de 110 leguas. Después de realizar esa navegación, los hombres más indiferentes no podrán menos de tributar todo género de merecidas alabanzas a aquel puñado de hombres intrépidos que con 2 miserables navicillas fueron los primeros en sobreponerse a tantos peligros juntos, y confesar que en los anales marítimos tiene derecho Magallanes al primer puesto, y a la consideración eterna de los hombres.*

*El 4 de febrero salida de Cádiz; 13 de febrero Pto. de S. Vicente; 13 de marzo en Montevideo; 2 de abril en B. Aires.*

*El día 11 de abril embocamos este célebre estrecho*

*En la mañana del 28 recalamos en Valparaíso. (12)*

Edmund Cotteau, en su obra *“Promenade autour de l’Amérique du Sud*, en su capítulo 3° *Du Brésil au Chili*, trae también notables descripciones del estrecho y de las circunstancias que en él se dan. Leamos algunas páginas:

*“Las costas de la Patagonia y de Tierra del Fuego siempre a la vista ambas; ninguna traza de civilización aparece en la costa desierta; en el interior de vastas planicies pantanosas, cubiertas aquí y allá de delgadas malezas; nada que indique la presencia del hombre; ni una canoa, ni una vela en el horizonte.*

*El termómetro marca 4°; los pasajeros se reúnen alrededor de las chimeneas de la máquina, buscando su benéfico calor. En nuestro pequeño grupo se escucha a cada instante la palabra de la situación: mucho frío, “very cold”, “très froid”.*

*A las 5 estamos delante de Punta Arenas, en inglés Sandy-Point, colonia penitenciaria fundada hace años por Chile, disputada por Argentina.*

*A medianoche levantamos el ancla y nos dirigimos rectamente hacia el sur, a lo largo de la península de Brunswick; vamos con demasiada lentitud porque ninguna de las dos repúblicas ha levantado faros en sus riberas.*

*El lunes 15 de agosto veo salir el sol, pero el buen tiempo dura poco; pronto el cielo se cubre; se levanta un fuerte viento, arrojando a intervalos ráfagas de lluvia y nieve fundida; el termómetro baja rápidamente a 0°. La tempestad se muestra con inusitada violencia.*

*Se ve abundante vegetación de robles o de hayas.*

*El estrecho es tal que no se sabe cómo ha entrado, se pregunta cómo podrá salir; el soplo del huracán es irresistible; se quitan las vergas; la ruda labor de los marineros inspira una profunda piedad.*

*He pasado la mayor parte del día al calor de las chimeneas.*

*Sin embargo, mi constancia ha sido recompensada por las magníficas perspectivas sobre esta naturaleza grandiosa y tormentosa. No desprecio el mal tiempo que me ha permitido ver estos salvajes contrastes, a través de la tempestad que es como el marco natural.*

*Se ven grandes albatros de plumaje negro y blanco. Numerosos grupos de gruesos peces negros: las toninas.*

*Hacia mediodía, la bruma se ve hacia el horizonte de la costa norte; pero a nuestra izquierda, la tierra de Desolación, que miramos cerca, se muestra en todo su salvaje horror. Se diría un horrible caos de rocas gigantes escalonadas unas sobre las otras: el Cabo Pilar, verdadero pilar que indica a los navegantes la entrada occidental del Estrecho de Magallanes. Al costado norte las 3 Evangelistas; son tres rocas, que se elevan a pique del fondo del mar, puestas allí como centinelas de avanzada, contra las cuales se golpean incesantemente las olas tumultuosas del océano Pacífico.*

*Hemos empleado más dos días en franquear el Estrecho de Magallanes.*

*La distancia que separa los dos océanos no es más de 400 kms. en línea recta; pero es el doble por las sinuosidades del estrecho.*

*Este océano que se llama Pacífico zarandea el inmenso barco como una paja a pesar de sus 445 pies de largo y 42 de ancho.*

*Durante los días siguientes el mar se calma poco a poco, pero la alta marea y el tiempo se mantiene sombrío y triste. Seguimos al norte a una centena de kms de la costa, avanzando penosamente.*

*Ningún navío a la vista; los veleros nunca pasan el estrecho; doblan el Cabo de Hornos y siguen una ruta más occidental.*

*19 de agosto: termómetro a 11°; una semana de oscuridad.*

*20 estamos frente a Valdivia; Isla Sta María, bahía Arauco, Coronel, Lota; por primera vez, desde Montevideo, encontramos navíos, veleros, vapores.*

*23 de agosto en Valparaíso. El 20 era el día de llegada; felices de haber sorteado todos los peligros del océano al precio de 3 días de retardo". (13)*

Otro autor francés, Henri Vast, en su obra "La tour du monde", París 1880, en su parte II, cap. 2 *Decouverte du détroit, Vasco de Gama et Magallanes*, trae estos pasajes:

*"Al oeste del cabo Froward los canales se multiplican al infinito; con una multitud de falsos canales, de modo que aún hoy a los marinos les cuesta reconocer la ruta.*

*Se levanta el sol; altas montañas, enormes glaciares limitan de tal modo el horizonte que la ruta parece constantemente obstruida. Se pregunta con terror cómo se podrá salir de este laberinto.*

*En esta parte las ramificaciones de la cordillera de los Andes se prolonga con el mismo carácter grandioso y salvaje. Los picos son elevados y amenazantes, pero los valles son profundos y la mar circula libremente y hace de cada macizo una de las islas del estrecho..*

*El más grande peligro de la navegación en estos parajes es lo que los marinos llaman saltos del viento. Son bruscos cambios en la dirección del viento. En pocos minutos, furiosas ráfagas soplan de todos los puntos del horizonte; después suceden las calmas, y más lejos, en medio de las montañas, en medio de tantos canales, el viento vuelve a soplar violentamente, sin que sea posible prevenir ni la dirección ni la fuerza. Esto es lo que ha hecho abandonar la navegación del Estrecho de Magallanes a los navíos a vela. Ahora los vapores sortean las dificultades y los cambios de los vientos. (14)*

También he encontrado un hermoso pasaje en un relato de un autor italiano, Carlo de Amezaga, "*Viaggio di circumnavigazione della Regia Corvetta 'Caracciolo', nelli anni 1881 - 1884*". En el vol. I, cap. 2, & 1 *A Punta Arena dello stretto di Magellano*, que se vuelve interesantísimo y que citaremos solamente en parte y en lo referente directo al estrecho:

*"El álbum francés de la presentación del Estrecho de Magallanes reproduce con suficiente precisión la configuración de dicho Cabo..*

*El tiempo es hermoso: se viaja cerca de la tierra evitando los escollos escondidos del Cabo Rockley, que se extienden a lo largo de unas dos millas... El aspecto de las tierras se hace más alegre. Asistimos a un bellissimo ocaso: es como una lluvia de fuego, que alza un gran incendio, cuyas llamas colorean las lejanas montañas cubiertas de nieve. El monte Sarmiento, iluminado de fúlgidos colores, es verdaderamente fantástico.*

*Se anclaba saludados por los penetrantes silbidos de los Pingüinos, que imitan perfectamente las voces humanas.*

*Es un hecho notable que, en estas regiones, los temporales manifiestan su máxima intensidad precisamente cuando el barómetro, del movimiento de descenso, pasa al ascenso.*

*Las montañas no llegan al mar abruptamente; hay poca playa, pero rocosa; en la parte norte se aleja una línea de pequeñas colinas, las que sobrepasan con suave declinación altos montes, unas y otros cubiertos de abundante vegetación, en gran parte compuesta de arbustos, entrelazados con fino musgo, que envuelve las extremidades". (15)*

No podemos dejar a un lado el relato de un viajero muy especial Pedro del

Río, “Viaje en torno al mundo. Por un chileno” donde puso su mano y su pluma el mismo Benjamín Vicuña Mackenna para que pudiera salir a la luz este relato.

*“...llegamos a la entrada del Estrecho de Magallanes, siempre con una mar terrible y no menos fría; las olas barrían la cubierta y se estrellaban contra el ‘smoking room’ donde nos hallábamos refugiados y bien mareados.*

*Antes de entrar, pasamos frente a los Evangelistas, unas cuantas, grandes negra y peladas rocas, verdadera imagen de la desolación, pero yo miraba fascinado; ¡tanto se asemejaban al estado de mi alma!*

*Del otro lado, casi al frente, nos acercamos al Cabo Pilar, punta oscura y árida batida continuamente por un mar siempre agitado y amenazante. Este lugar, según aseguran, el más peligroso de los mares del sur, es sin duda de un aspecto aterrador.*

*Un momento más, ya dentro del estrecho, opérase la transformación más súbita, inesperada y agradable. El agua de un verde claro, tranquila como la de un lago a ambos lados, cordilleras altísimas coronadas las cimas con nieve eterna, y actualmente blancas también casi hasta la base, donde solamente se ve descubierta una faja de hermosísimos bosques de un verde oscuro que llega hasta la misma agua pura donde es reflejada en fantásticas formas. Infinitas aves, peces y lobos de mar a millares, perseguidos por embarcaciones de algunos buques que se ven en las lindas ensenadas, ocupados en esta provechosa pesca. (negocio muy lucrativo; los habitantes de Tierra del fuego, de antropófagos que eran, los ingleses los han convertido en sumisos patagones: altos, viven a caballo y en la caza; son unos 30.000; los fueguinos son raquíuticos; se alimentan de la pesca.)*

*Punta Arenas: lo que se ve más notables es su iglesia y un hermoso faro.*

*Desde aquí hasta el Atlántico, es el canal más ancho, menos abrigado; terrenos planos, pastoreos, pero sin el menor arbusto; servirán más tarde para crianza de ganados. (16)*

#### **4. Llegada a Valparaíso y Santiago.**

Volvamos a los escuetos relatos de nuestros Misioneros viajeros en el vapor “Magellan”; son más breves, más sencillos, pero son los más directos.

Todos los aspectos anotados sobre el Estrecho de Magallanes, ellos los pudieron ver y experimentar.



Prosigue el P. Vallier:

*Nosotros empezamos a trabajar en el ministerio a que había sido enviado el Divino Maestro: a evangelizar a los pobres, no dando ocasión de este modo para que se concitase contra nosotros la envidia y el odio de los poderosos, antes al contrario...(17)*

(Lo demás es relato fuera del viaje).

El P. Coma continúa también su relato: después de contar que se movían como saltimbanquis y escribe:

*Después de Lisboa nos dejó más tranquilo el mar hasta la entrada en el Pacífico donde otra vez nos dijo el mareo 'aquí estoy'; por fin llegamos al puerto de Valparaíso tranquilos, sin más percance que meterse nuestro Magellan por la punta de un barco grande tirándole al mar la efigie y el palo de popa del otro como en venganza en medio de nuestra cubierta doblando los fierros de la barandilla y otras fechorías que no fueron cosa mayor.*

*Don Santiago mandó una cartita a su amigo del Resguardo que vino muy pronto y nos desembarcó y dejó en el puerto con sus compañeros de oficio y de ahí nos acompañó a los RR. PP. Jesuitas por orden de Don Santiago, los cuales nos recibieron con tanta caridad como si fuésemos hermanos, proveyéndonos comida y todo cuanto estaba en su poder; permanecimos en su casa hasta la noche que tomamos el tren para Santiago; nos acompañaron el R.P. Superior con otro a la estación y habiendo Don Santiago tomado pasaje de tercera clase, no permitió el R.P. Superior, prestando lo que faltaba para que fuésemos en segunda.*

*En el trayecto no hubo novedad; por ser noche oscura no pudimos conocer ni la campiña ni el poblado, lo primero que vimos fueron los ranchos de Colina y Quilicura.*

*Llegados a Santiago nos tocó un coche no muy elegante que tenía unas cuerdas por tiros, pero nos condujo bien a la calle del 18 frente al palacio de Cousiño donde estaba la casa y capilla del Corazón de Jesús perteneciente a Don Santiago, que celebró y después el P. Heras; rezado el Te Deum, terminó el viaje." (18)*

La veracidad de estos relatos se comprueba fehacientemente con los testimonios escritos: las fechorías que hizo el vapor "Magellan" y que cuenta el P. Coma está corroborada por el diario El Mercurio de Valparaíso de aquel día 21 de enero de 1870:

*“Esta mañana a las diez fondeó en nuestra bahía este vapor que viene de Europa por la vía del estrecho, habiendo hecho su navegación en 30 días desde el puerto de Liverpool. Salió de este puerto el día 13, ... de Burdeos el 17, ... llegó a Punta Arenas el 15 de enero. Experimentó un temporal de noroeste, durante 3 días, desde Punta Arenas, y buen tiempo el resto del viaje.*

*Avería: al fondear el Magallanes en nuestra bahía, se fue sobre el vapor de la república Arauco, causando algunas averías en el bauprés y el tajamar. (19)*

*Nuestros viajeros dejaron el mar, el vapor “Magallanes”, para tomar el tren hacia Santiago:*

*“A las seis de la mañana, con un cielo sereno y hermoso, con una temperatura agradable, aunque era el rigor del verano, y contemplando los Misioneros por primera vez cómo el sol aparecía entre las perpetuas nieves y se elevaba majestuoso sobre la cordillera de los Andes”.*

Eran las primeras impresiones como lo reflejan esas palabras de la relación del P. Vallier. (20)

Hasta aquí llega también nuestro relato; lo que viene es parte de la vida de los primeros misioneros en Santiago de Chile, donde se instalaron el día 22 de enero de 1870, bajo el esplendor del verano y con la esperanza de comenzar la evangelización en medio de nuestra Patria. Hoy hemos recordado el mar y sus elementos al servicio de los Misioneros.

**NOTAS Y BIBLIOGRAFÍA.**

1. EL LIBRO HISPANO AMERICANO, Eds. Joaquín y Roque Blaya,, 1928; Censo de los españoles residentes en Chile. pg. 50.
2. DIARIO EL MERCURIO DE VALPARAÍSO, Enero de 1870. (En Valparaíso. y en Bibl. Nal.)
3. JOSÉ COMA, Cronicón (Relación de viaje) Archivo Provincial Claretiano, Santiago.
4. PABLO VALLIER, Narraciones primitivas. Crónica. Archivo Provincial Claretiano, Santiago.
5. PABLO VALLIER, Relación de la fundación de la casa-misión de los Hijos del I. C. de María en Santiago de Chile, Archivo General Claretiano de Roma, F E 1/1/8.
6. En la obra : EL VAPOR CONQUISTA EL PACÍFICO, pg. 116.
7. JOSÉ COMA (= nota 3).
8. PABLO VALLIER (= nota 4).
9. ANTONIO PIGAFETTA, Primo viaggio intorno al globo terracqueo. Opra publicato da Carlo Amoretti, Milano, 1800, pg. 41.
10. VICENTE PÉREZ ROSALES, Ensayo sobre Chile, Santiago, 1856, pg. 3.
11. VAN LOON, HENDRICK WILLEM, Historia del Pacífico, Santiago, Ercilla, 1940, pg. 149.
12. EDUARDO IRIONDO, Impresiones del viaje de circunnavegación de la fragata blindada "Numancia", Madrid, 1867. pgs. 45 - 50 - 70.
13. EDMUND COTTEAU, Promenade autour de l'Amérique du Sud, Paris, K. Nilson, 1878. pgs. 35-53.
- 14.- HENRI VAST, Le tour du monde, Paris, Hachette, 1880. pgs. 130 - 150..
15. CARLO DE AMEZAGA, Viaggio di circunnavigazione della Regia Corvetta "Caracciolo" nelli anni 1881 - 1884, Roma Forzani e Comp., 1885. pgs. 41 - 98.
16. PEDRO DEL RIO, Viaje en torno al mundo. Por un "chileno", Santiago, Cervantes, 1883. I, 12 - 13.
17. PABLO VALLIER (= nota 4).
18. JOSÉ COMA, (= nota 3).
19. DIARIO EL MERCURIO DE VALPARAÍSO (= nota 2)
20. PABLO VALLIER (= nota 4).

