

Cartografiando los confines del imperio: El intendente Francisco Hurtado y los caminos y poblados de Chiloé

Mapping the edge of the empire: Mayor Francisco Hurtado and the roads and towns of Chiloé

José Mansilla-Utchal Almonacid¹

Resumen

Muy avanzada la segunda mitad del siglo XVIII, se destinaron algunos ingenieros militares al archipiélago de Chiloé con la finalidad de efectuar trabajos en obras de fortificación. Al ser estos ingenieros también gobernadores o intendentes encargados de la administración, fueron protagonistas de un horizonte de actividades más amplio, el cual contemplaba preocuparse de la ordenación del territorio, de su integración a través del mejoramiento de los caminos existentes o la construcción de nuevas vías, lo que resultó en el reconocimiento territorial y el relevamiento de mapas. Entre estos ingenieros militares, destacó Francisco Hurtado del Pino, autor de los tres mapas que exponemos y que dan cuenta de sus trabajos y sus días en el archipiélago.

163

Palabras clave: cartografía, Chiloé, intendente Francisco Hurtado, ingenieros militares, siglo XVIII

1 Investigador independiente chileno, fallecido en marzo del 2023.

Abstract

At the end of the 18th century, some military engineers were assigned to the Chiloé Archipelago to carry out work on fortification works. They were also invested with the hierarchy of Governors or Mayors in charge of the administration, and as such, they were protagonists of a broader horizon of activities, which contemplated taking care of the planning of the territory, its integration through the improvement of existing roads or the construction of new roads, which entailed territorial recognition and mapping. One of these military engineers that stands out is Francisco Hurtado del Pino, author of the three maps that we will expose and that give an account of his work and his days in the Archipelago.

Keywords: cartography, Chiloé, Mayor Francisco Hurtado, military engineers, 18th century

* * *

Francisco Hurtado del Pino es un exponente de la creciente importancia que en la segunda mitad del siglo XVIII tuvieron los ingenieros militares en la administración española en América, pues, siendo uno de alta graduación y perteneciente a ese cuerpo institucional, fue nombrado intendente de la provincia de Chiloé el 19 de mayo de 1784 al crearse esta institución en el archipiélago chiloense. Aun cuando no fue el único ingeniero militar que sirvió en Chiloé, su condición de intendente, el ahínco y diligencia que prestó en el desempeño de su cargo en la provincia, sus acciones para remediar la condición de atraso y aislamiento de los chilotes, lo convirtieron en una figura paradigmática del siglo XVIII.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, el quehacer de los ingenieros militares en Chiloé está marcado por la fundación de ciudades, la ejecución y reparación de fortificaciones, la apertura de caminos, la elaboración de censos demográficos, las exploraciones hacia los espacios aledaños del sur y oriente, así como por los informes y el levantamiento cartográfico del territorio.

En 1768 es nombrado gobernador de Chiloé el ingeniero ordinario Carlos de Beranger, quien se hace cargo de las tareas de índole militar y de una acción decisiva en las políticas de fomento y de ordenación territorial. Coincidiendo con su nombramiento, el archipiélago de Chiloé es segregado de la Capitanía General de Chile y pasa a depender del virreinato del Perú. El nombramiento de un militar como Beranger en el gobierno de Chiloé se efectuó a instancias del virrey Manuel de Amat y Junyent, quien, considerando las correrías de George Anson en el Pacífico y los intentos de Inglaterra de apoderarse de las Malvinas, pondera la situación geográfica de Chiloé, considerando fortificarla para convertirlo en el antemural capaz de disuadir a los enemigos de Europa y custodiar los vastos espacios australes (Guarda, 1990, p. 128).

La valoración estratégica de este punto en el flanco occidental del Pacífico sur, situado en la periferia del imperio español, era su posición cercana al estrecho de Magallanes, ya que, traspuesta esta natural puerta interoceánica, Chiloé era el primer asentamiento humano en estas latitudes. Su presencia era considerada relevante para la defensa del virreinato del Perú y toda la fachada del Pacífico frente a un eventual asedio de los enemigos de la corona española. Una relación de 1755 refiere que “si esta provincia se perdiera (Dios no lo permita) se conociera la falta que hacía al resguardo de todo

el Reino de Chile, y aún a toda la Costa del Mar del Sur, que no hubiera puerto seguro, pues es la llave de todo, aunque no conocida por lo pobre que es” (Guarda, 1990, p. 129a). Luego de Amat, los virreyes Guirior y De Croix, bajo el reinado de Carlos III, continuaron con esta política defensiva.

Hacia 1780, existe una serie de informes, elaborados principalmente por los ingenieros militares que actúan en el archipiélago: Beranger, Lázaro de Rivera, José Zorrilla, que contienen materias militares y defensivas incluyendo mapas de los puertos y sus defensas e importantes noticias relativas a la geografía, la economía, forma de comerciar, distribución de la población, recursos marinos, riqueza forestal. Lázaro de Rivera —al mejor estilo de los arbitristas peninsulares del siglo xvii— elabora una serie de propuestas para mitigar la crisis crónica de Chiloé². Las opiniones sobre su conservación también consideraron medidas para acercar estos territorios fronterizos a la misma dinámica de vida de las regiones internas del imperio (Urbina, 1998, p.75).

Para remediar su estancamiento tanto militar como económico y social, y en coincidencia con la implementación del sistema de intendencias en el virreinato peruano, se consideró oportuno crear la intendencia de Chiloé, lo cual se ejecutó por Real Cédula el 19 de mayo de 1784 en consonancia con la profundización de las reformas que la política de la dinastía borbónica orientada a sostener y afianzar los territorios coloniales (Moncada, 2011). En la misma fecha se nombró

2 Véase: Discurso que hace el Alférez Don Lázaro De Ribera, Injeniero Delineador, sobre la Provincia de Chiloé por Orden del Supremo Gobierno de Lima, Desde esta misma ciudad en agosto de 1782. En Anrique, 1897.

gobernador intendente al teniente coronel Francisco Hurtado, ingeniero ordinario de los Reales Ejércitos. Subordinado a la autoridad del virrey del Perú, y directamente a la del rey por medio de la vía reservada, en su nombramiento se le encomendaba que el ejercicio de su empleo debía realizarse con las facultades y reglas señaladas en: (a) las ordenanzas de intendentes del 28 enero 1782³ con la Real Cédula de 5 agosto 1783 que la modifica y (b) las instrucciones recibidas por Hurtado para su gobierno⁴.

1. Noticias de Francisco Hurtado del Pino

El intendente Francisco Hurtado del Pino nació en Orán el 31 de mayo de 1748. Fueron sus padres Agustín Hurtado y Francisca del Pino. Estaba emparentado por línea materna con Joaquín del Pino, ingeniero militar que fue virrey del Río de la Plata, y por línea materna con Francisco Hurtado, ministro principal de la Plaza de Orán. A los 14 años quedó huérfano de padre. Ingresó al servicio del rey cuando tenía 16 años en una compañía de granaderos. Al mismo tiempo comenzó a estudiar matemáticas y dibujo en la Real y Militar Academia de Orán; sustituyó esporádicamente al director de la real academia en el dictado de estas materias. En diciembre de 1767 se examinó en la Real Academia de Barcelona⁵.

3 Real Ordenanza para el Establecimiento e Instrucción de Intendentes de Ejército y Provincia en el virreinato de Buenos Aires, Año de 1783 de Orden de Su Magestad. Madrid en la Imprenta Real. 1784

4 Instrucción que debe observar el teniente coronel Don Francisco Hurtado, Gobernador Intendente de la Isla de Chiloé y Adyacentes EN: Ricardo Donoso: El Marqués de Osorno Don Ambrosio Higgins: 1720-1801. pp. 449 y ss.

5 Relación de los Méritos y Servicios de Don Francisco Hurtado. Regidor Perpetuo de la M.N. y M. L. ciudad de Orán, Intendente de Provincia, Gobernador Intendente que ha sido de la de Chiloe, y su Archipiélago

El 26 de septiembre de 1769 fue ascendido a subteniente de infantería y nombrado ayudante de ingeniero; trabajó en Cádiz hasta 1771. En mayo de ese año abordó el navío Dragón y arribó al puerto de Veracruz en América. El virrey de Nueva España lo puso a las órdenes del mariscal Manuel Santiesteban, ingeniero director de las obras que se ejecutaban en ese virreinato. El 27 de septiembre de 1775, el mismo virrey, atendiendo la petición del ingeniero militar Agustín Crame, lo designó como ayudante del célebre ingeniero en la Comisión de Visitas de las Plazas, Islas y Fortalezas de Toda la América Septentrional. En ella se ejercitó en las cuestiones teóricas y prácticas propias de la Facultad de Ingenieros Militares en la isla de Cuba, Trinidad, isla Margarita, Santa Marta, Cartagena, Panamá, Nicaragua, Guatemala y Campeche. El 24 de mayo de 1776 fue ascendido a teniente de infantería e ingeniero extraordinario. Se trasladó de Veracruz a La Habana y fue partícipe de las jornadas en Pensacola para recuperar Florida de los ingleses. El 21 de julio de 1783 regresó a la península donde, el 23 de septiembre de 1783, el rey le confirió el título de ingeniero ordinario de los Reales Ejércitos. El 25 de marzo de 1784 fue ascendido a teniente coronel de infantería.

168

Considerando sus méritos y servicios, el rey le concedió el 27 de octubre de 1783 el gobierno de la provincia de Chiloé en el Reino de Chile. Su título se expidió el 22 de enero de 1783 y efectuó su juramento el 5 de diciembre de 1783. La provincia de Chiloé había sido elevada a intendencia y en la misma fecha a Hurtado se le otorgó el “Titulo de Gobernador e Intendente de dicha Provincia de Chiloé y sus islas

en el Reyno del Peru. 31 agosto 1795. En *Revista Chilena de Historia y Geografía*, 132 Santiago 1964 pp. 111-120.

adyacentes”⁶. Mientras estaba en el puerto de La Coruña, a punto de embarcarse para América, recibió el real despacho de su nombramiento y las instrucciones que debía observar. Ejerció las facultades instruidas en la Real Ordenanza de 1782, que establecía la intendencia en Buenos Aires, en el virreinato del Río de la Plata, y la cédula de 1783, y las adaptó a la provincia. Hurtado se embarcó a La Habana para recoger a su familia y, después de un largo periplo por Puerto Rico, Cartagena de Indias, Portobelo, Río Chagres, Panamá y Paita, llegó a Lima. Aquí examinó la documentación sobre Chiloé y se contactó con los vecinos de esta región que abundaban en Lima y se formó una impresión previa de los chilotes (Urbina, 1998, p. 30).

Los puntos 10 y 11 de la Instrucción que recibió del Consejo de Indias especificaban que debía “levantar los mapas generales de las islas, demarcando en ellas con puntual prolijidad... bahías, puertos, calas, fondeaderos, ríos, aguadas y demás particularidades notables de la circunferencia de sus costas”⁷. También se ordenaba que “para ayudarle a este trabajo prolijo, pedirá a los jefes del Perú (y estos se los suministrarán) un piloto hábil, el cual debía formar un verdadero concepto de la facilidad o dificultad que podrían tener para fondear en estos parajes una escuadra enemiga”⁸ El virrey Teodoro de Croix designó a José de Moraleda, primer piloto y alférez de fragata graduado de la Real Armada. El 15 de diciembre de 1786 el gobernador intendente Hurtado y José de Moraleda,

6 Real título de Gobernador Intendente de la Provincia de Chiloé en favor de d. Francisco Hurtado. Aranjuez 1784 En: Donoso, Ricardo: *El Marqués de Osorno Don Ambrosio Higgins: 1720-1801* Santiago 1941 p. 449.

7 *Ib. Id.*, p. 452.

8 *Ib. Id.*, p. 452

a bordo de la fragata Nuestra Señora de los Dolores, recalán en San Carlos de Chiloé (hoy Ancud) e inicia su gobierno del archipiélago de Chiloé.

Hurtado era un hombre de la Ilustración que ostentaba estar capacitado activamente y con reiterado esmero al servicio del rey. Antes de asumir plenamente sus funciones estudió las descripciones e informes referentes a Chiloé y elaboró un diagnóstico sobre las causas de postración del archipiélago. Puso en práctica las Ordenanzas del Cuerpo de Ingenieros Militares, en las que se establecía la participación de estos profesionales en las tareas de fomento y ordenación del territorio, y aplicó una serie de medidas audaces, las que impulsó con decisión y energía utilizando los escasos recursos que poseía. La Ordenanza de 1718 disponía para el buen servicio al rey y el bien de los vasallos la apertura de caminos con el fin de facilitar la defensa militar y el comercio. Similar recomendación se encuentra en la Real Ordenanza e Instrucción de Intendentes de 1782. Hurtado prestó especial interés en la apertura de caminos, el levantamiento de mapas y la matrícula o padrón general de los habitantes de la provincia.

En su calidad de gobernador y generalísimo militar, actuó siempre “tomando en consideración la realidad social de la Provincia” (Urbina, 1998, p. 78) para dar cumplimiento de la Instrucción y las órdenes reales que le fueron dadas: apertura de caminos, levantamientos cartográficos y elaboración de un censo poblacional. También reedificó el convento de Castro, construyó capillas con su correspondiente Santo Patrón, casas de alojamiento o casas mita para los viajeros en el nuevo camino de San Carlos a Castro y en el continente e interior de la provincia y las islas. Refaccionó los fuertes de San Carlos, Agüi, Carelmapu, Maullín, Calbuco, Chacao

y Castro. Construyó cárceles y persiguió a los malhechores. Administró justicia, compuso litigios, mensuró tierras para terminar con los pleitos y prácticamente eliminó el pago por los derechos de justicia. Bregó para establecer un comercio menos asimétrico con el virreinato peruano, al mismo tiempo que estimulaba la agricultura, las formas de extracción marina y el corte y la producción de tablas⁹. Por los logros y méritos obtenidos, el rey le concedió a Hurtado el título del Caballero de la Orden de Santiago el 21 de marzo de 1787.

2. Los trabajos cartográficos del intendente Hurtado

Esquematisamos el trabajo cartográfico del intendente Hurtado en asociación con tres grandes acciones realizadas durante su fructífera gestión en los dos años como jefe provincial: el Padrón General de la Provincia de Chiloé (1789), la apertura del camino real a Valdivia (1787) y la construcción del camino de Ancud a Castro (1788). Estas importantes obras de progreso quedaron plasmadas en mapas para su mejor comprensión y enviadas a la corte para información y conocimiento.

2.1. Padrón general de la provincia de Chiloé

El censo de población realizado durante la administración de Hurtado es, sin duda, el principal documento de información

9 Existe una anécdota que grafica como cómo el pueblo chilote valoraba estas acciones inéditas y cómo establecía un compromiso con el intendente: a punto de zarpar la expedición del piloto Moraleda para su misión cartográfica en las costas, se produjo un retardo en las remesas de harina, lo cual afectó la preparación del biscocho para alimento de la tripulación de la falúa. Esto fue resuelto con ayuda de la comunidad. A las mujeres se les entregó harina y leña. En los hogares, las panaderas trabajaron en la fábrica del bizcocho y convirtieron la expedición en un compromiso colectivo.

demográfica realizado durante el periodo hispano en el territorio de Chiloé. Del catastro se desprende que la provincia comprendía tres curatos: Calbuco, formado por las islas y la parte continental nororiente; Chacao, cuyo territorio comprendía el norte de la Isla Grande y el extremo norponiente del territorio continental; y el curato de Castro, el más extenso y poblado, que comprendía todas las islas y poblados de la isla Grande al sur de Quicaví. La provincia se dividía administrativamente en diez partidos y 82 capillas, reconocidos estos centros de devoción, en el censo, como centros poblados. En el padrón se recoge el número de habitantes de las capillas; se escalan listados con los resúmenes particulares y generales del censo.

La metodología usada para el empadronamiento fue catastrar cada vivienda listando a los moradores por el jefe de hogar con nombre y apellido, la esposa con solo su nombre (aunque en algunos casos, se describe su apellido de soltera, sobre todo cuando pertenece al estamento noble). Luego se anota la descendencia con su nombre de pila y se identifican si son adultos o párvulos, frontera etaria que no está detallada en el padrón. Este catastro también separa la población de descendencia española de la población indígena en tablas diferentes. De igual modo se anota el prefijo *Don* o *Doña* a aquellos individuos jefes de hogar que pertenecen al estamento noble.

172

Algunos investigadores han planteado la posibilidad de que el censo haya comenzado a levantarse mucho antes de la llegada de Hurtado a Chiloé porque en las copias posteriores se anota una fecha errónea. La población de los individuos que residían en Chiloé en 1788 era de 26.689 individuos, desglosados según la separación estamental de la época en 15.072 españoles y 11.617 indios.

2.1.1. Mapa del padrón general de la provincia de Chiloé (1789)

Adjunto al padrón se encuentra el mapa de la provincia. De una notable exactitud geográfica, contiene toda la provincia con su parte continental e insular. En la explicación del mapa, Hurtado manifiesta que el plano “solo sirve para expresar el terreno habitado de esta Provincia”¹⁰, pues su extensión es mucho mayor: limita al norte con el río Bueno, al sur con el cabo de Hornos y al este con la cordillera de los Andes, lo que comprende toda la tierra firme y las islas comprendidas entre estos tres límites. En el mapa se marca con amarillo todos los sectores habitados, los cuales están identificados con los nombres de cada capilla. El resto del territorio “es terreno de montes, cerrado de espesísimo bosque y densa arboleda, quebradas, pantanos, ríos, lagunas”¹¹.

El mapa está dibujado en disposición vertical. Sobre el mar interior se encuentra dibujada una rosa de los vientos que indica ocho rumbos y una flor de lis que señala el norte. El continente está coloreado y ligeramente sombreado; el océano tiene una aguada de coloración verde azulina y la línea costera se demarca con una orla más oscura que delimita el borde mar. Es una pieza de gran valor estético por la sobriedad de su factura.

En la parte inferior izquierda, una regla graduada acompaña la leyenda: “Escala de seis leguas de a veinte al grado”.

173

El mapa contiene más de 150 topónimos: ochenta y dos nombres de capillas, el nombre de los ríos principales, las

¹⁰ Padrón general de la provincia de Chiloé, levantado por el Intendente Hurtado en 1789. ANS Fondo Antiguo Vol. 26 fs. 1-88v.

¹¹ Ib. Id.

puntas que se adentran en el mar, las islas habitadas, los esteros y caletas. Aunque se omiten las elevaciones terrestres, se han señalado tres macizos topográficos: Las Tetas de Cucao en la Isla Grande, el cerro de Las Lagartijas, nombre fenecido, y el volcán Corcovado en el continente. Los principales ríos cordilleranos se describen, lo que implica el conocimiento que tenían los chilotos del pie de monte costero andino. Este mapa no tiene título ni firma de su autor (figura 1).



Figura 1. Mapa del Padrón General de la Provincia de Chiloé, 1789. Biblioteca del Palacio Real de Madrid. Fuente: Guarda y Moreno Jeria, 2010, p. 169.

2.2. La construcción del camino real a Valdivia y la ocupación de los llanos

Como consecuencia del gran levantamiento indígena dirigido por los toquis Anganamón y Pelantaru a principios del siglo XVII, las ciudades australes de Osorno y Valdivia fueron destruidas, lo cual dejó la ciudad de Castro y el puerto de Chaco como únicos y aislados enclaves españoles al sur de Concepción, además, a Chiloé dependiente de escuálidas comunicaciones anuales por vía marítima con el puerto del Callao.

Al repoblarse Valdivia en 1645, Chiloé continuó con el aislamiento, comunicándose escasamente con el puerto fluvial y Valparaíso por vía marítima. La principal vía terrestre entre Valdivia, Osorno y Carelmapu, el llamado Camino Real terminó por desaparecer (Urbina C., 2009, 72). El vasto territorio entre Valdivia y Chiloé permaneció más de un siglo y medio sin arraigo de españoles, convertido en un espacio fronterizo, un campo fértil donde los españoles de Chiloé efectuaban campeadas y malocas –juntos soldados españoles e indios yanaconas amigos– apresaban indios para ser vendidos como esclavos en los obrajes del centro y norte del reino de Chile, lo que era una importante actividad económica a inicios del siglo XVII. Aunque siempre estuvo en la mente de las autoridades del reino y en los vecinos chilotes la apertura de una senda que uniera Chiloé con Valdivia luego de su repoblación y el anhelo de restablecer Osorno, no fue hasta el siglo XVIII, que el cabildo de Castro en 1721, solicitó al Rey mandase a repoblar Osorno y abrir el camino entre Chiloé y Valdivia por ser el “eslabón que faltaba en esa cadena de poblaciones entre Valdivia y Chiloé” (Vázquez de Acuña, 1999, p. 16).

Quien había planteado la expansión territorial de Chiloé hacia los Llanos fue el ingeniero extraordinario Lázaro de Ribera en 1782 en su “Discurso”, documento al que Hurtado tuvo acceso. También existió preocupación de parte de algunos sacerdotes como fray Hilario Martínez, quien en 1784 proponía ocupar mocetones chilotes en la apertura del camino, o el comandante de la frontera Ambrosio O’Higgins, quien en 1785 proponía instalar asentamientos de chilotes en el continente entre Valdivia y Chiloé en “parajes y distancias proporcionados” (Molina, 2000, p. 115).

Es con el arribo del intendente Hurtado que la anhelada obra comienza a materializarse. Para la reapertura del camino y la recuperación del territorio y la ciudad de Osorno, elaboró un plan bélico de penetración, pues consideraba que los indios juncos eran “guerreros y bárbaros”. Así, estableció alianzas con algunos caciques para dividirlos y fomentar las rencillas entre ellos. También consideró la alternativa de una guerra franca en caso de resistencia y el exterminio de naturales o la servidumbre en otros lugares del archipiélago de los sobrevivientes apresados (Urbina C., 2009, p. 269).

A poco más de un mes de su arribo a Chiloé Hurtado ya se preparaba para explorar el territorio al norte del río Maulín. Recopiló datos y noticias a fin de trazar una ruta de penetración y luego organizó dos expediciones en busca y apertura del camino antiguo que comunicaba Carelmapu con Osorno. En los primeros meses de 1787, un grupo de unos 50 hombres se internó hacia el norte en la espesura del bosque. Iban comandados por el teniente Pedro Mansilla, quien describió las vicisitudes que encontraron en terrenos eternamente húmedos, cubiertos de cañas que les impedían el paso. Otro problema fue el acarreo y conservación de los

viveres. Salieron de Maullín en enero de 1787 y estuvieron 40 días buscando el antiguo sendero sin encontrarlo. Abrieron una brecha con rumbo errado. La expedición sirvió para comprobar que el terreno entre Maullín y los Llanos estaba deshabitado (Urbina C., 2009, p. 278).

Hurtado preparó una segunda expedición. Alistó a las guarniciones militares de Carelmapu y Calbuco, situó a la tropa veterana en el inicio del itinerario y soldados de caballería de trecho en trecho de la senda que se abría. “Hurtado contemplaba hacer la guerra a los naturales a la menor insinuación”, sin dar la posibilidad de negociar la paz con los indios (Urbina C., 2009, p. 279).

El contingente de 110 hombres, entre soldados, hacheros y un piloto para rumbear, fue comandado nuevamente por Mansilla, quien esta vez portaba un mapa hecho por Hurtado con datos obtenidos de sus averiguaciones. Salieron de Maullín en mayo de 1787 y con ayuda del mapa encontraron el camino antiguo, donde estuvieron talando más de un mes para abrir un sendero, en cuyo piso colocaron planchados de troncos. Ejecutaron puentes y construyeron casemitas cada 14 kilómetros. Refiere Mansilla, en el diario de la expedición que formó “por enfermedad del piloto” el día 16 de [junio] de 1787: “como a las cuatro de la tarde salimos a las pampas sin haber visto más señales en dicha pampa” y agrega: “encontré a poca distancia huellas de perros, de gente y ranchitos; las dichas pampas son de una yerba llamada chupalla y pasto muy crecido que lo nombramos *lango*, también hojas de frutilla y árboles de manzanas chicas y siguiendo adelante encontré una tranca”¹²

12 Diario que hizo el capitán don Pedro de Mansilla, cuando fue a la expedición del camino de Osorno, en el año de 1787, que por enfermedad del

En su relato, Mansilla dice que, subidos a los árboles, pudieron otear a lo lejos el sitio de Osorno. Como resultado de esta expedición, gracias a la acción del intendente Francisco Hurtado, el camino hacia Osorno estaba abierto desde Chiloé.

En octubre de 1787, Pusterla, el gobernador de Valdivia, se enteró por medio de la tripulación de un falucho que arribó desde Chiloé de que el intendente Hurtado había enviado dos expediciones para la apertura del antiguo camino hacia Osorno y Valdivia. En octubre del año siguiente, Pusterla envió al teniente Teodoro Negrón con 12 soldados y algunos indios amigos a inspeccionar la ruta, los cuales llegaron a Maullín a mediados de enero de 1789. Debido al trato dócil y los agasajos con que Pusterla se relacionaba con los indios, estos les permitieron el paso a los españoles por sus tierras y les indicaron dónde estaba la antigua ruta. Esta relativa paz duró hasta 1792, cuando los indígenas se rebelaron. Sin embargo, fueron reducidos y, en prueba de amistad, los caciques Catiguala e Iñil indicaron al capitán Figueroa la ubicación exacta de las ruinas de la ciudad de Osorno (Urbina C., 2009, p. 279). Pusterla se arrogó la apertura del camino real y el descubrimiento de la antigua ciudad de Osorno, y silenció toda la gestión realizada por el intendente Hurtado.

2.2.1. Carta Hidrográfica Reducida que contiene la Costa del Mar del Sur comprendida entre el Río Bueno y el Puerto de San Carlos de Chiloé, 1787

178

Con los datos obtenidos y observados en las dos expediciones y los papeles existentes en el Despacho de la Provincia,

piloto que llevaba formó dicho diario el día 11 de mayo y es como sigue. BN, Medina Manuscritos Vol. 260 fjs 216-236.

Hurtado realizó un mapa entre el Río Bueno y San Carlos de Chiloé. El título del mapa está encuadrado en la parte superior derecha:

CARTA HIDROGRAFICA REDUCIDA, que contiene la Costa del Mar de Sur comprendida entre el Río Bueno, y el Puerto de Sⁿ Carlos de Chiloé con inclusión del terreno donde estuvo situada la Ciudad de Osorno, según los Padres Torquemada y Ovalle y las derrotas executadas por los exploradores de su antiguo camino para abrir la comunicación de Chiloé con Valdivia, en el Año de 1787.

El plano muestra el derrotero seguido por los exploradores del año 1787. El trazado de la senda —una línea de puntos con un trazo sobrepuesto de color ocre— se inicia en el Fuerte de Maullín hacia el norte, ligeramente inclinado hacia el NE hasta el paralelo 41°04', donde se bifurca y muestra la ruta orientada hacia el norte, derrotero que no tuvo éxito en la búsqueda del antiguo camino. El trazo de la izquierda alcanza hasta los linderos donde estuvo la antigua ciudad de Osorno.

La línea del litoral es una línea quebrada que sigue las principales sinuosidades de la costa y corre desde Alto San Pedro hasta la entrada del Canal de Chacao donde se entorna hacia el este. El extremo septentrional de la Isla Grande de Chiloé muestra los puertos de San Carlos y Chacao.

Coordenadas

El espacio geográfico está contenido entre latitud 40° 07' y 42° 0' desde el lugar Altos de San Pedro por el norte hasta la bahía de Manao por el sur; abarca 1°53' de longitud “arreglados al Meridiano de Tenerife”. En el lado izquierdo, sobre el espacio marítimo, se incluyen 3 “ombligos” de donde

nacen 32 direcciones de la brújula que forman una telaraña sobre la carta. Una línea vertical une dos ombligos, sobre esta línea está dibujada una lis cortada con su punta señalando “Norte del Mundo”. Otra línea ligeramente inclinada hacia el Este con una pequeña media lis indica “Norte del imán”. En el borde inferior izquierdo del mapa un reticulado vertical “Meridiano Graduado, dividido en Millas, a tres de las cuales corresponde una Legua Española marítima de las de 20 en grado”. En el borde derecho del plano se encuentra la firma del autor, Francisco Hurtado.

Toponimia

El mapa contiene 41 topónimos. En el sector continental, donde se trazó el camino, se distinguen 7 ríos: Bueno, Manzanamó, Caramavidamó, San Pedro, San Luis, Del Peñón y el actual río Maullín del que acertadamente describe como “río que se cree procede de la laguna de Huañauca, inmediata al volcán de su nombre”¹³.

En la costa están identificados los promontorios San Antonio, Quedal, Godoy o de los Capitanes, Las Estaquillas; Quillagua, Chocoy, Santa Teresa, Coronel y las caletas o puertos Milagro, Manzanamó, Caramavidamó, San Luis, Parga. Dos asentamientos humanos importantes se describen en el plano: el fuerte de Maullín y el pueblo de Carelmapu.

La primera expedición en pos de la apertura del camino consideró que el espacio entre el río Maullín y el Maipué estaba deshabitado y, aunque en la segunda expedición se

13 Huañauca se refiere al lago Llanquihue y el volcán Osorno que recibía esa denominación.

encontraron señales y rastros de ocupación humana, las comunidades o parcialidades indígenas están totalmente omitidas en el mapa, bien por desconocimiento de estas o probablemente en un afán de demostrar que estos territorios estaban baldíos y podrían ser ocupados.

El mapa es una hoja de 60 x 43 cm coloreada. La línea costera tiene una orla verde que delimita el continente y el mar. El plano fue incluido en carta enviada al rey por Francisco Hurtado el 14 de diciembre de 1787. De él existen dos ejemplares en el Archivo General de Indias.



Figura 2. Carta Hidrográfica Reducida que contiene la Costa del Mar del Sur comprendida entre el Río Bueno y el Puerto de San Carlos de Chiloé, 1787. Archivo General de Indias. Fuente: Guarda y Moreno Jeria, 2010, p. 157.

2.3. La construcción del camino de Ancud a Castro o camino de Cuyu-cumeo o seis ciénagas, 1787

Hasta la mitad del siglo XVIII, los centros poblados más importantes en la Isla Grande eran Santiago de Castro, la capital de la provincia, y el puerto San Antonio de Chacao, lugar de intercambio comercial. La comunicación terrestre entre estas dos poblaciones era el camino de Rodeo, el cual orillaba la costa atravesando playas, riachuelos, sorteando barrancas y terrenos pantanosos, deteniéndose horas en los tajamares para sortear las mareas. La ruta atravesaba los caseríos que se asentaban en la banda oriental de la isla.

En 1768, el ingeniero militar, investido intendente de Chiloé, Carlos de Beranger, funda la ciudad de San Carlos en la bahía de Ancud (que pasa a ser la sede del Gobierno y el principal puerto comercial) e inicia las primeras tentativas para abrir un camino que uniera el puerto de San Carlos con la ciudad de Castro, lo cual no logra ejecutar debido a lo inaccesible del bosque isleño.

Luego, en 1781, otro ingeniero militar, Manuel de Zorrilla y Cano propone abrir el camino en línea recta entre ambos pueblos. El gobernador Antonio Martínez de la Espada comisiona al subinspector del ejército Tomás Shee para abrir el camino. Este se unió con Pedro Mansilla, teniente de la Compañía de Dragones para que dirigiera los trabajos. Durante tres meses abrieron una senda con planchados de troncos, pero se abandonó el trabajo pues el rumbo estaba equivocado (Urbina, 1984, p. 5).

En 1787, Hurtado trazó la ruta y un contingente de hacheros dirigidos por Francisco Javier Mansilla, Juan José Díaz y Mariano Cárcamo durante tres meses talaron una senda en

medio de la selva. Francisco Albancini, un constructor de las defensas militares de San Carlos, tuvo a su cargo la segunda etapa de la construcción del camino donde la población española y aborígen, trabajando por turnos, alentados por los eclesiásticos, logró unir San Carlos con Castro (Urbina, 2010, p. 103).

En ese mismo año ya se podía transitar entre Castro y San Carlos, saliendo por la mañana del inicio del itinerario y arribando al fin de este por la noche. El camino se fue arreglando cada año, corrigiendo rumbos, ensanchándolo, construyendo puentes, colocando entablados en los sectores húmedos e instalando casemitas o puestos de control cada cierto trecho. Su trazado no difiere mayormente del actual camino de Ancud (San Carlos) a Castro.

2.3.1. Plano de una parte de la Isla Grande de Chiloé para manifestar el camino nuevo, 1788

Hurtado levantó este mapa con el derrotero del camino. El soporte es una hoja de 41 x 55 cm que contiene la parte norte de la Isla Grande, el canal de Chacao y una porción de Tierra Firme. En un recuadro del lado izquierdo se encuentra el título:

PLANO DE UNA PARTE DE LA YSLA GRANDE DE CHILOE para manifestar el Camino nuevo, y su atajo o desecho, por el que se hace el más corto viaje que presenta la desigualdad del terreno intermedio entre este puerto de Sⁿ Carlos y Santiago de Castro Capital de la Provincia

183

El mapa muestra la línea del camino abierto en el espeso bosque chilense. Al lado tiene el rótulo “Camino nuevo de Cayu-cumeo, o de las seis ciénagas”. Aproximadamente a la

altura del paralelo de Punta Queniau el trazo del camino se bifurca mostrando en “Desecho o Atajo por donde se evitan las ciénagas y se acorta el camino 4839 varas”. El *bypass* vuelve al camino principal en el paralelo donde está la ensenada de Queldan y desde allí la ruta continua hasta el puerto de San Carlos. No hay indicación de otra ruta caminera en el plano.

Escala y coordenadas

El plano se extiende 23,8 leguas españolas marítimas en la latitud sur, desde el norte de la Punta Chocoi en el continente hasta el centro de la isla de Qehui por el sur. Su ancho es de 17,2 leguas españolas marítimas y encierra todo el sector norte de la isla entre la Costa Brava hasta el meridiano imaginario al oriente de la isla Chauque. En su extremo inferior, bajo el título del mapa hay, dos reglas graduadas indicando (a) la escala del mapa en tres leguas españolas marítimas y (b) la escala graduada en veinte mil varas. En la esquina inferior izquierda, la firma del autor: Francisco Hurtado.

Toponimia

Se distinguen 120 topónimos: pueblos, lugarejos, puertos, capillas, islas, puertos, ensenadas, ríos, esteros, bajíos, todos ubicados en el norte frente al canal de Chacao y al oriente de la isla frente al mar interior. El mapa es de una gran sobriedad, coloreado de marrón el terreno y el mar con una aguada azulina el borde costero. En el tercio superior derecho una rosa de los vientos con su flor de lis señala el rumbo del norte. Se encuentra un ejemplar en el Archivo General de Indias.



Figura 3. Plano de una parte de la Isla Grande de Chiloé, para manifestar el camino nuevo, 1788. Archivo General de Indias. Fuente: Guarda y Moreno Jeria, 2010, p. 167.

3. Consideraciones finales

El intendente Francisco Hurtado desarrolló un fructífero gobierno en Chiloé; sin embargo, por competencia con el

virrey Teodoro de Croix fue acusado injustamente de desacato, como se comprobó después, aunque ya estaba destituido de su cargo. Con él también fenece la Intendencia de Chiloé, que fue suprimida en 1789. Su información de Méritos y Servicios refiere que su labor cartográfica fue más amplia de lo que se conoce. Junto con el mapa general de toda la Isla Grande, el canal de Chacao, la Tierra Firme y el archipiélago de los Chonos, realizó 23 planos topográficos de los puertos de la provincia, en los que ocupó trece meses en peligrosas operaciones en el fragoso paisaje de Chiloé, para su relevamiento. Al ser destituido, otras personas, sin ninguna orden, se apoderaron de su trabajo¹⁴.

El profesor Ramiro Lagos Altamirano (2019) nos da una interesante relación que comprueba esta aseveración de Hurtado. En 1794, el nuevo gobernador de Chiloé, Pedro Cañaverál escribió una carta al gobernador de Valdivia comunicándole que prepara una expedición a esa ciudad y que en un incendio ocurrido en San Carlos resultó consumido por el fuego el único mapa de la región que tenía, por lo que pide a su homólogo que le envíe una copia. El dicho mapa era del terreno que media entre Valdivia y Chiloé y en él “estaba marcado el camino que hay abierto entre Loncura y Maypué” (p. 146). El gobernador envió el plano a Cañaverál comunicándole que lo había obtenido de manos del ingeniero militar Manuel Olaquer Feliú. Agrega el profesor Lagos: “Olaquer tenía en su poder un mapa del territorio con las características reseñadas por

14 Relación de los Méritos y Servicios de Don Francisco Hurtado. Regidor Perpetuo de la M. N. y M. L. ciudad de Orán, Intendente de provincia, gobernador intendente que ha sido de la de Chiloé, y su Archipiélago en el Reyno del Peru. 31 agosto 1795. En *Revista Chilena de Historia y Geografía*, 132, Santiago, 1964, pp. 111-120.

Cañaverall, las que corresponden al mapa firmado en 1787 por Francisco Hurtado” (Lagos, 2019, p. 146).

Olaguer se había encontrado brevemente con Hurtado en Chiloé cuando este era removido de su cargo. Otra alternativa es que el piloto Moraleda o el anterior gobernador Garos hayan proporcionado el mapa de Hurtado a Olaguer. Con los datos proporcionados por Olaguer, el gobernador de Valdivia elaboró el mapa del camino de Chiloé a Valdivia y se arrogó haber sido el autor de la apertura del camino. Hurtado trató infructuosamente en la corte de que se le reconociera el mérito de haber abierto el camino a Osorno, pero sus peticiones fueron rechazadas. Consta que falleció en 1824.

Referencias

- Anrique, N.
1897 *Cinco relaciones geográficas e hidrográficas que interesan a Chile*. Santiago: Elzeviriana.
- Donoso, R.
1941 *El marqués de Osorno, don Ambrosio Higgins. 1720-1801*. Santiago.
- Guarda, G.
1990 *Flandes indiano. Las fortificaciones del Reino de Chile. 1541-1826*. Santiago: Universidad Católica de Chile.
- Guarda, G. y Moreno Jeria, R. (eds.).
2010 *Monumenta Cartographica Chiloensia. Misión, territorio y defensa 1596-1826*. Santiago: Pehuén.
- Lagos Altamirano, R.
2020 Cartografía colonial de Osorno: El mapa Valdivia-Chiloé dibujado por Mariano Pusterla, 1791. *Espacio Regional*, 2(16), pp.137-162.

Mansilla-Utchal Almonacid, J.

2003 Las vías de comunicación terrestre de la provincia de Llanquihue en la segunda mitad del siglo XIX. *Primer Congreso de Historia de Puerto Montt* (pp. 47-66). Puerto Montt.

Moncada Maya, J. O.

2011 La cartografía española en América durante el siglo XVIII: La actuación de los ingenieros militares”. *Primer Simposio Brasileiro de Cartografía Histórica*.

Urbina Burgos, R.

1984 El camino de Caycumeo. *Chiloé. Revista de Divulgación del Centro Chilote*, 2, pp. 3-7.

1998 *Gobierno y sociedad en Chiloé colonial*. Valparaíso: Universidad de Playa Ancha.

2010 Los curiosos caminos planchados en Chiloé del siglo XVIII. *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 119, pp. 91-110.

Urbina Carrasco, M. X.

2009 *La frontera de arriba en Chile colonial*. Valparaíso y Santiago: Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

Vázquez de Acuña, I.

1999 *Las vías de comunicación y transporte australes. Siglos XVI al XXI*. Santiago: Impr. Arancibia Hnos.

Recibido: 20 de octubre de 2022

Aceptado: 22 de diciembre de 2022