

# EXPEDICIONES HIDROGRAFICAS EN LA REGION DE CHILOE\*

*José M<sup>a</sup> Cano Trigo*  
*Cartógrafo Jefe de la Armada de España*

Por gentileza de mi amigo el Teniente 1° de la Armada de Chile, Allan Youlton Bascur, buena representación de su país en el curso de Especialidad de Hidrografía de la Armada de España, me llega el número 1/1987 (enero-febrero) de *Revista de Marina*, de Chile, en la que leo un documentadísimo artículo del Capitán de Navío Hernán Ferrer Fougá, acerca de las expediciones hidrográficas en la Región de Chiloé.

Como aportación a tan completa investigación, tengo el atrevimiento de añadir algunos datos más tomados de los documentos que existen en el Servicio Histórico del Instituto Hidrográfico de la Armada de España, que espero sean recibidos con agrado tanto por el autor del artículo como por los investigadores de la historia de la cartografía de las costas chilenas.

## **La expedición de Malaspina**

Una de las expediciones que cita de pasada el Capitán de Navío Ferrer en su estudio, es la de Malaspina.

La expedición de la armada española, al mando del Capitán de Fragata Alejandro Malaspina y Melilupi, estaba integrada por dos airosas corbetas construidas para este fin en el Arsenal de la Carraca. Eran estas la *Descubierta*, mandada por Malaspina, y la *Atrevida*, al mando del Capitán de Fragata José Bustamante y Guerra.

La expedición "político-científica", así se llamó, salió de Cádiz el 30 de julio de 1789 y regresó al mismo puerto el 21 de septiembre de 1794.

Tuvimos la satisfacción de admirar un resumen de ella recientemente en Madrid, a finales de 1984, en una exposición presentada en el Centro Cultural de la Villa, organizada por los Ministerios de Defensa y de Cultura, en colaboración con el Ayuntamiento de Madrid. Se editó un bonito catálogo-resumen, muy ilustrado, con los fondos provenientes de distintos centros, entre los cuales figuraba el Instituto Hidrográfico de la Armada.

Del resultado de aquella expedición, a su regreso a España, poco se conoció de inmediato, a pesar de la gran importancia que tuvo. Fueron más de noventa cartas y planos levantados, derroteros, estudios físicos, meteorológicos, astronómicos y magnéticos, así como de la flora y fauna de las distintas regiones visitadas.

Solamente las cartas fueron grabadas y publicadas, entre 1795 y 1800. Es precisamente un siglo después cuando se publica un resumen de las memorias y documentos de esta expedición. Redactadas por el Teniente de Navío Pedro de Novo y Colson, en 1885 se imprimen en Madrid dos ediciones seguidas.

---

\* El presente artículo y el siguiente, que tratan temas de carácter hispánico, se incluyen como una contribución a la celebración de un aniversario más del Descubrimiento de América y como un aporte a su Quinto Centenario, exactamente cinco años antes de su conmemoración.

Describe el autor los antecedentes de la expedición, reseña sus dotaciones y relaciona luego las navegaciones, desde su salida de Cádiz, a las islas Canarias, primero, de allí a las costas de América del Sur y a las islas Malvinas, hasta doblar el cabo de Hornos y subir hasta el puerto de San Carlos en la isla de Chiloé, a donde llegan el 1° de febrero de 1790.

Luego continuarían su derrota, unas veces navegando ambas corbetas en conjunto y otras separándose para misiones distintas y volviéndose a reunir en fondeaderos acordados previamente.

Desde Chile irán al Perú, Ecuador, Panamá, Costa Rica y Nicaragua, en cuyas costas recalán ya en los primeros días del año 1791. Desde allí a Méjico, de donde parten para las exploraciones al Pacífico norte, en cuyos reconocimientos emplean casi todo el año.

En diciembre de 1791 parten para las Marianas, y en febrero de 1792 fondean en la isla de Guahan. Desde allí al archipiélago filipino, llegando al fondeadero de Palapa, al sur de la isla de Samar, el 4 de marzo.

Después de muchos trabajos y reconocimientos de ambas corbetas, por separado, entre los que destaca el de la *Atrevida* a Macao, se vuelven a reunir al final del citado año y parten para Nueva Holanda (Australia) y las costas de Nueva Irlanda, islas Salomón, Nuevas Hébridas y Nueva Caledonia.

Ya en febrero de 1793, se dirigen a Nueva Zelanda y desde allí al archipiélago de Tonga, regresando a las costas del Perú en junio de ese año, fondeando en el Callao el 31 de julio. En noviembre de ese mismo año 1793 se encuentran de nuevo las corbetas en las costas chilenas, fondeando en Talcahuano el día 8.

Después de navegar por el cabo de Hornos, en diciembre, y de reconocer nuevamente las Malvinas, levantando el plano del Puerto de la Soledad y realizando un estudio sobre el estado de su establecimiento, se dirigen a Montevideo, y en junio de 1794 parten hacia España, fondeando en Cádiz el 21 de septiembre del mismo año.

### **La estancia en Chiloé**

Después de las "fatigas y peligros pasados en la navegación del cabo de Hornos — leemos en las memorias— nuestra derrota debió acercarnos rápidamente a las costas de Chiloé". Era el 28 de enero de 1790, cuando se aproximan a una costa bastante elevada que "presentaba un semblante tan agradable por lo frondoso de sus bosques, como horrible por lo escarpado de sus costas". Era la zona que abarca desde los Altos de Cucao hasta la punta septentrional de la isla; por tanto, presienten que no les será difícil alcanzar el puerto de San Carlos al siguiente día, lo cual no les fue posible.

Efectivamente, al amanecer del 31 de enero se encuentran a unas tres leguas de la costa. Es entonces cuando dicen: "cuan fuere la necesidad de unos planos exactos de aquellas costas. El que teníamos estaba equivocado en la escala de las distancias y en la posición respectiva de las puntas que formaban la boca, lo cual nos persuadió a que la entrada estuviese en una ensenadita al sur de la punta Cocotuya, confundida ésta con la punta Capitanes en el continente".

Describe a continuación la ensenada: "... no muy honda, con algunos islotes entresembrados y unos altitos notables en la tierra alta, los cuales hacen de tal modo engañosa la proyección real de la costa, que a la distancia de dos leguas no es fácil apercebir el error, tanto más que coincide la latitud con la del pueblo interior, y como sucede frecuentemente no se distingue otra tierra al norte".



Aquella misma mañana se había saludado al Gobernador de la isla, el Coronel don Pedro Garoi, quien "con una plana mayor y algunas compañías de infantería, artillería y dragones guarnecían a la plaza".

Allí se encuentran con Moraleda, "que acababa de reconocer y describir con la posible exactitud hidrográfica las costas y muchos puertos útiles de toda la isla, con algunas piraguas".

Luego, las memorias relatan la visita de unos cuarenta caciques y soldados viliches, presididos del cacique Catiguala, que por primera vez hacían una visita al Gobernador. Traían su música —no muy grata dicen— compuesta de algunas cañas huecas y largas, cerradas en su extremo con hojas de árboles y en las que soplaban los más robustos, por un agujero lateral, reemplazándose por otros cuando se cansaban.

Se recitaron discursos por ambas partes, celebrando la comunicación recíproca y el estrechamiento sólido de una amistad duradera, dándoles habitación, alimento y cualquier otra cosa que solicitasen, en nombre de Su Majestad. Se sirvieron refrescos y licores espirituosos, los cuales eran tomados con gran alegría.

El encuentro con el piloto José Moraleda fue extremadamente oportuno, pues había trabajado y conservado las cartas más detalladas de las costas del Perú, y había navegado por muchos años en aquellos mares conociendo mejor los vientos y las estaciones que debían visitar las corbetas.

Por orden del Virrey del Perú, Moraleda entrega a Malaspina cartas y planos que recientemente había levantado de la isla de Chiloé, y el Gobernador les da noticias relativas a todos aquellos contornos. Los Tenientes de Navío Tova, Valdés y Quintano hacen excursiones hasta la capital de Castro.

Los días "serenos y templados" resultan a propósito para los trabajos científicos en todas sus ramas. Antonio Pineda —el naturalista de la expedición— con un guardia marina hizo excursiones hasta Chacao y a las orillas de la costa oeste. Felipe Bauzá levantó el plano interior del puerto, siguiendo la red de triangulación con teodolito, hasta donde tuvo oportunidad en los días que allí estuvieron. Luis Nee —el botánico— vagó de una parte a otra con singular actividad catalogando las plantas y observando la fertilidad de aquellas tierras.

Finalmente, los oficiales astrónomos —aunque algunas veces contrariados por las nubes— consiguen una serie de observaciones y determinan con seguridad la longitud del lugar mediante 80 series de distancias del sol y la luna, así como la variación de la aguja mediante azimutes.

Los viliches son atendidos con una recepción a bordo de las corbetas. Comieron abundantemente y "manifestaron su constante propensión a las bebidas". El pintor José del Pozo aprovecha para retratar a Catiguala y a su hijo.

Llegó la hora de partir en la mañana del 16 de febrero, y con el recuerdo de las fatigas pasadas en la navegación del cabo de Hornos, unido a la felicidad en que se encontró la marinería durante la estancia en San Carlos, hizo que cinco marineros de la *Atrevida* y tres de la *Descubierta* tuvieran que ser dados por desertores.

La lucha con los tiempos contrarios y tempestuosos prolongó hasta el 19 la salida definitiva, cuando calmó el viento y marcaban —según el diario— "la punta Capitana al norte 7° oeste, la de Guechucucui al sur 23° este, y el farallón mayor de Carelmapu al sur 62° este". Fueron ocho días los que les había costado la salida de San Carlos, por lo que desisten

—a la vista de las noticias recibidas sobre la constancia de los mismos vientos— de visitar el puerto de Valdivia.



REPRODUCCION DEL "PLANO DEL PUERTO DE SAN CARLOS SITUADO EN LA PARTE NORTE DE LA ISLA DE CHILOE", LEVANTADO POR LAS DOTACIONES DE LAS CORBETAS "DECUBIERTA" Y "ATREVIDA", Y PUBLICADO EN 1790. EL DIBUJO ORIGINAL SE CONSERVA EN EL MUSEO NAVAL DE MADRID, Y LA PLANCHA DE COBRE, EN PERFECTAS CONDICIONES DE CONSERVACION, EN EL SERVICIO HISTORICO DEL INSTITUTO HIDROGRAFICO DE LA MARINA, EN CADIZ.

Según hacen constar en su diario, tampoco el interés era grande, pues debido a las diferentes fortificaciones del citado puerto los ingenieros del ejército habían levantado su plano escrupulosamente y había sido examinado por Moraleda y algunos oficiales de la armada, y así continúan sus reconocimientos hacia el norte.

Pero, pasemos ahora a otro documento interesante sobre el mismo tema que nos ocupa.

## El diario del Teniente de Navío Antonio de Tova y Arredondo

En 1943, la Biblioteca de Camarote de *Revista General de Marina* publica su número 13-14, que titulaba "62 meses a bordo". Se trataba de un resumen muy ameno, escrito por el Capitán de Fragata Lorenzo Sanfeliú Ortiz, sobre la expedición de Malaspina, según el diario del Teniente de Navío Antonio de Tova y Arredondo, segundo comandante de la *Atrevida*, cuyo manuscrito había sido descubierto, más bien salvado, de la barbarie marxista en nuestra guerra civil entre 1936-39.

De él podemos sacar más datos de la visita a San Carlos por las corbetas de la expedición.

"A muy poco tiempo de haber fondeado llegaron a bordo de la corbeta 'Descubierta', donde ya nos hallábamos todos los oficiales de la 'Atrevida', el Sargento Mayor de la Plaza Don Antonio Mata, el ingeniero de ella Don Manuel Feliú Olaguer y el primer Piloto Don José Moraleda. Los dos primeros comisionados a cumplimentar a nuestro comandante de parte del Gobernador y hacen la visita de sanidad, y el último que hace tres años trabajaba con bastante fruto en el reconocimiento de estas costas, a entregarnos planos de ella según órdenes del Sr. Virrey de Lima".

Nos sirve de confirmación, unas veces, o de ampliación de datos, otras. Así vemos que quien acompaña al Capitán de Fragata Malaspina a cumplimentar al Gobernador es el Teniente de Navío Dionisio Alcalá Galiano, quien también formaba parte de la expedición, y que más tarde, al tener que continuar las corbetas sus exploraciones por el Pacífico, es nombrado para tomar el mando de las goletas *Sutil* y *Mexicana*, y subir desde San Blas hacia el norte, para explorar los canales de Juan de Fuca con más detalle, cuyos manuscritos originales se conservan también en el Servicio Histórico del Instituto Hidrográfico, dibujados por la pluma del entonces Alférez de Fragata Felipe Bauzá, que formaba parte de la expedición como Oficial Director de Cartas y Planos.

Es interesante el hallazgo de este manuscrito del segundo comandante de la *Atrevida*, por completar el diario de navegación de ambas cuando no navegan "en conserva", como se decía en aquel tiempo, y que cada corbeta se dedica a un trabajo distinto para volver a reunirse, como así sucede por primera vez poco después de la estancia en Chiloé, al llegar a Talcahuano, en que la *Atrevida* pone rumbo a Valparaíso mientras que la *Descubierta*, después de reconocer la bahía y los puertos vecinos, se dirige a las islas de Juan Fernández, para volver a reunirse nuevamente ambas en Valparaíso, donde ya la *Atrevida* había montado su observatorio en el ángulo norte del Castillo del Rosario.

Los resultados científicos de la expedición de Malaspina —para no extendernos más— tuvieron gran importancia, en primer lugar, para España y su armada, que a partir de entonces contó con un trabajo más científico de gran parte de América y de las islas del Pacífico, que dio lugar a la edición —por la Dirección de Hidrografía— del Atlas de América y de las costas del Pacífico. Esta cartografía fidedigna, a base de buenos cronómetros para la determinación de longitudes, y gran cantidad de observaciones astronómicas, de mareas, corrientes, etc., sirvieron durante muchos años de base a los países sudamericanos, una vez alcanzada su independencia, como punto de partida para su propia cartografía, según vemos en el reciente Atlas Cartográfico del Reino de Chile, siglos, XVII-XIX, publicado por el Instituto Geográfico Militar, Santiago, 1981, en el que aparece una reproducción del manuscrito original de la carta "Plano del Puerto de San Carlos situado en la parte norte de la Isla de Chiloé, año 1790, trabajando a bordo de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*", que se

conserva en el Museo Naval de Madrid, y cuya plancha grabada en cobre y en perfectas condiciones podemos admirar en el Servicio Histórico del Instituto Hidrográfico de la Armada, en Cádiz, de la que reproducimos una estampa en este trabajo.