LA REGIÓN DE CHILOÉ COMO REFERENTE CIENTÍFICO DE LA ARMADA DE CHILE DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX

*Zenobio Saldivia Maldonado**

El presente artículo analiza la preocupación científica de la Armada de Chile durante el siglo XIX por la región de Chiloé y la zona austral en general, y destaca el conjunto de tareas hidrográficas, meteorológicas, cartográficas, taxonómicas y otras, que los oficiales de la Marina de Chile realizan en la zona en relación a una eventual política científica del período y/o a tareas geopolíticas de la época.

- *La Preocupación por Chiloé, algunos antecedentes.*

La preocupación por explorar la zona austral de Chile, tanto desde el punto de vista de la navegación, cuanto por razones geopolíticas, ha sido un objetivo relevante de las distintas comisiones y exploraciones de diversas nacionalidades, prácticamente desde el siglo XVI, hasta los inicios del siglo XX. (Bertrand, 1886:p 203). Empero, en cuanto a un interés científico más específico y a motivaciones político territoriales más acotadas, como por ejemplo a la zona de Chiloé, el énfasis se percibe durante el siglo XVIII, en especial por parte de la Corona Española. En efecto, la misma organiza y envía exploraciones, con un claro propósito de incrementar el conocimiento de nuevos derroteros más apropiados para una navegación más expedita y más breve, o además por el interés hidrográfico y meteorológico, y por un adecuado reconocimiento costero, o por la necesidad de contar con eventuales puertos de emergencia en la región más austral de los dominios hispanos. Así, en este período, se destacan diversas expediciones españolas que persiguen un conocimiento global sobre los territorios de ultramar de la Corona Española, y otras que contribuyen parcialmente al reconocimiento de la región de Chiloé, por estar simplemente en la derrota de tal o cual nave con propósitos de exploración científica en los territorios de Chile y Perú, o la Patagonia, tal como lo ha destacado Sagrado. (Retamal A. 2000:p 295-350). Pero la tarea esencialmente hidrográfica focalizada exclusivamente en Chiloé y la región austral en general, por parte del gobierno español, es asumida esencialmente por José de Moraleda durante el Siglo de La Ilustración; ello como resultado de sus diversas exploraciones realizadas durante los años 1786-1788 y 1792-1793. (Barros Arana, 1888).

Más tarde, durante el Siglo del Progreso, se visualiza a su vez, una notoria preocupación de los oficiales de la Marina de Chile, por el cuerpo físico, la hidrografía y climatología de la zona; en especial, desde mediados del siglo XIX, tal como se puede observar en la bibliografía especializada de la Marina. Chiloé en el siglo decimonono, desde el punto de vista político administrativo, corres-

* Dr. en Pensamiento Americano, mención Historia de las Cs., U. de Santiago de Chile, Mg. en Filosofía de las Ciencias, U. de Santiago de Chile. Docente de la Facultad de Humanidades y Tecnologías de la Comunicación Social, Universidad Tecnológica Metropolitana, (UTEM), Santiago de Chile.

ponde a una vasta provincia creada por el Decreto Supremo del 31 de enero de 1826. La misma comprende las islas que se encuentran entre el Canal de Chacao, al Norte, el Océano Pacífico al Oeste, el mar interior que la separa del continente al Este, y el paralelo 47, que corresponde a su limite por el Sur. (*Descripción estadística*, 1874). Esto es, hasta gran parte de lo que hoy es la Región de Aisén. Dicho interés de la Armada de Chile, por el Chiloé decimonónico, presenta características muy peculiares y está asociado al menos a tres variables relevantes: al desarrollo de la hidrografía en el país, a la unificación del rol profesional de la Marina con los intereses científicos, y por cierto, a los lineamientos y directrices de las autoridades de la Armada de Chile y su articulación con la política gubernativa del período.

Situados desde estos parámetros de análisis, a su vez, se comprende que tales áreas en virtud de su dinamismo, presentan ciertos aspectos que nos permiten periodificar el interés de la Armada de Chile por la zona de Chiloé, y la región austral en general del país, en algunas etapas significativas. En efecto, creemos que al analizar la preocupación de la Marina por Chiloé, como referente de estudio, se pueden observar tres etapas relevantes: la fase de ordenamiento naval interno y primeros trabajos hidrográficos de la Armada, los primeros acercamientos hacia Chiloé, y la etapa de un interés generalizado por Chiloé y la zona austral.

El primer hito, que hemos denominado: ordenamiento naval interno y primeros trabajos hidrográficos de la Armada, podemos ubicarlo con cierta licencia, entre los años veinte y hasta fines de los cuarenta del siglo XIX. La segunda etapa, que corresponde a un fortalecimiento de los trabajos profesionales e hidrográficos de la Armada, y a las primeras expresiones de un acercamiento a la región de Chiloé, se situaría desde fines de los años cuarenta, hasta fines de la década del sesenta del Siglo del Progreso, aproximadamente. La tercera fase, que corresponde a una manifiesta preocupación por Chiloé y al conjunto del universo austral, en general, abarcaría desde fines de los sesenta, hasta la primera década del siglo XX, aproximadamente.

- *La Primera fase.*

Ahora, en cuanto a la primera fase, se comprende que es el período en que el país se está consolidando como república y por tanto, las tareas de la Marina se focalizan en dichos avatares; esto es, la formación de la primera Escuadra Nacional y su participación en la liberación del Perú, entre los años 1817 y 1820; en la vigilancia del territorio nacional, en la colaboración para la toma de Chiloé en 1826, así como la aparición de las primeras estructuras normativas, administrativas y de acopio de material naval. Y también la Marina en este hito, es puesta a prueba, en la Guerra contra la Confederación Perú Boliviana (1836-1839), saliendo airosa y fortalecida en experiencia y en cuanto al número de naves de su flota. En el ámbito normativo, por ejemplo, en este período, se percibe la creación en 1824, de una Escuela Náutica a bordo de un barco de guerra dirigido por el Teniente de Fragata Manuel García. En cuanto a la labor de vigilancia del territorio, en esta etapa, se caracteriza por encuentros con naves de contrabandistas, o embarcaciones de balleneros no autorizados, y en general, por el transporte de armas y pertrechos a las provincias.

En cuanto al campo de la hidrografía, aquí se observa la primera expresión de un trabajo propio de dicha disciplina. El mismo corresponde al Plano de la Ensenada y Desembocadura del Río Bueno, que es realizado por oficiales de la Marina de Chile, en diciembre de 1834, a cargo del oficial Roberto Simpson, comandante

Bergantín goleta "Aquiles".

del bergantín goleta "*Aquiles"*. En este plano se da cuenta de la latitud y características del río Bueno. El informe final concluye situando al río Bueno a 40º 10' de Latitud Sur y a 73º 45' de Longitud Oeste de Greenwich, y declarando la desembocada de dicho río como "innavegable". (Cepeda G., 2003:p 9). Y en cuanto a los temas administrativos, reconocidos y tratados en esta lonja de tiempo, se percibe la carencia de un reglamento de personal apropiado al ramo de la Marina, que estipule, por ejemplo, las funciones que la Armada debería tener a su cargo; ora en relación a la colocación de boyas, faros y otras señales para la feliz navegación de los barcos en las costas del país, y en especial en todo lo relacionado con la disciplina y una cierta interfaz entre superiores y subordinados. Y en especial, en relación a contar con un mecanismo que regule la interacción del personal de la Marina con los exponentes de la Marina Mercante, y que posibilite también, cautelar la seguridad y permanencia de los buques mercantes en los puertos. Son los años en que se está tomando conciencia de las debilidades en lo profesional, en lo normativo y en los requerimientos de infraestructura. Al respecto, nada más para ilustrar el primero de estos aspectos, en la *Memoria de Guerra y Marina* de 1835, se hace constar que en muchos puertos menores hay una falta de capitanes de puerto, y que los que sirven tales funciones, no cuentan con la debida preparación profesional, siendo ejercido el cargo, en estos casos, por otros empleados no vinculados a la Armada, lo que puede llevar a consecuencias lamentables; por ejemplo, al autorizar estos funcionarios, salidas de embarcaciones sin cumplir las exigencias previas. (*Memoria de Guerra i Marina*, 1835).

Y en cuanto a Chiloé, la Marina de Chile, en este hito, únicamente lo considera como uno de los puntos geográficos más bien difíciles y al que debe acudir sea para apoyar al Ejército en sus planes de conquistar dicha plaza; sea para lograr la efectiva anexión del archipiélago y de la región al país, o bien, como punto obligado para el careo y manutención de las naves. Como institución, la Armada de Chile, todavía no manifiesta una atención especial por la región que nos interesa. Empero, las autoridades de la Marina, están muy concientes de su participación en una política gubernativa que se visualiza desde los inicios de la década del cuarenta, y que podría resumirse, en la expansión territorial y en el dominio efectivo del mismo. Dentro de esta política, se percibe el anhelo de contar con un eje geográfico austral de dos polos, que irradien progreso y fuentes de recursos para los connacionales o eventuales inmigrantes. Estos dos puntos serían: Magallanes, tras la creación del Fuerte Bulnes en 1843, lo que permite consolidar la soberanía y cuidar el Estrecho, y Chiloé, que permite la adecuada comunicación con la naciente colonia y contribuye con sus recursos y más tarde con la obra de mano de los propios chilotes que empiezan a establecerse en Magallanes, tal como lo ha estudiado Martinic. (Martinic, 1999:p 27-47). Y tam-

Vista parcial de Chiloé.

bién, luego en los cincuenta, desde Chiloé sale mucha madera para la recién fundada Punta Arenas, lo que refuerza la idea de interdependencia entre estos puntos. Esto es muy relevante, pues el puerto de Ancud actúa como un hito intermedio; sin el cual, logísticamente habría sido imposible el asentamiento y desarrollo de la colonia de Magallanes. Ello puesto que dicho puerto actúa como lugar de descanso, de careo para las naves, como astillero, como lugar de aprovisionamiento de víveres, como lugar obligado de reclutamiento de personal cuando es necesario, y lentamente de intercambio económico entre los mismos. En este esquema ideal, de la política gubernativa, debería producirse un interés por los puntos intermedios por parte de comerciantes interesados. Es el ideario de un progreso soñado a la luz de asentamientos de extranjeros, que irá tomando cada vez más fuerza en la década de los cincuenta, pero principalmente en Llanquihue, y no en los puntos intermedios del eje Chiloé-Magallanes.

- *La Segunda Fase.*

La segunda etapa -fines de los cuarenta hasta fines del los sesenta- es ya el período en que se produce una efectiva incursión al campo de la hidrografía y a las ciencias vinculadas al conocimiento de las costas, aguas y clima del país, por parte de la Armada. Son los años en que se hace patente la conveniencia de contar con una Marina que cumpla tareas científicas, profesionales y que contribuya efectivamente al éxito de la política gubernativa. Por ello, las autoridades aprueban un incremento en la infraestructura naval, además de un aumento de naves de la Escuadra. También es peculiar de este hito, la formación conjunta de oficiales chilenos de la Marina y el Ejército, entre otros rasgos relevantes. Pero, tal vez lo más significativo de este hito, es el hecho de que se intensifica la especialización interna de los oficiales, la interacción con la marina mercante y la continuación de la política de expansión geográfica que ya había principiado con el asentamiento chileno en Magallanes, en 1843, y luego con la fundación de Punta Arenas en 1849. Ahora corresponde la fundación de Puerto Montt, en 1853. A partir del establecimiento de la colonia chilena en Magallanes, la Armada coopera con la política oficial de expansión geográfica del periodo; y por tanto, traslada y renueva a las autoridades allí designadas, conduce soldados y pertrechos, y coopera con el transporte de mercancías y medicinas a la zona, siendo prácticamente el brazo ejecutor de dicha política. En cuanto a la especialización profesional de la Armada, ésta tiene una marcada influencia extranjera, principalmente inglesa; debido a que los oficiales navales chilenos, formados en este período, terminan sus estudios en naves extranjeras y realizando actividades de interés para dichos países. Así por ejemplo, en 1849, al menos seis aspirantes a oficiales de la Marina, se encontraban estudiando, o como diríamos hoy "en práctica"; desempeñando cometidos navales en la Armada Inglesa, y en los buques de guerra de la Marina de Francia,

"aprovechando las buenas disposiciones manifestadas por los señores Almirantes, jefes de las fuerzas navales de Francia i de la Gran Bretaña en el Pacífico". *(Memoria de Marina, 1846)*. Luego, al no tener una Escuela Naval propia, a la fecha, se generaba una dependencia muy fuerte, al estar esperando expresiones de buena voluntad para corroborar o terminar la formación naval en otros países y en otras naves.

Este período, en cuanto a su énfasis por Chiloé, se caracteriza porque acontecen los primeros reconocimientos hidrográficos de la Marina en la región de Chiloé; v. gr.: las tareas de levantamientos de planos y de observaciones sobre la naturaleza y sobre el desenvolvimiento de la navegación, el comercio y la industria de la región, que se le solicita en 1857, al Comandante del bergantín *"Meteoro"*, Capitán de Corbeta Nicolás Saavedra, y para lo cual éste se acompaña del naturalista Filiberto Germain. Y con quien determina las características geológicas del Pto. Low, en el Archipiélago de las Guatitas. (*Memoria de Marina*, 1858). Los dos viajes realizados por el Capitán Francisco Hudson, a bordo del bergantín *"Janequeo"*, en 1857, la Creación de una Escuela Náutica en San Carlos de Chiloé, la consolidación de este mismo puerto como astillero, la fundación en 1859, del puerto de Melinka en el Archipiélago de las Guaitecas y el levantamiento de faros en la zona, entre otros. El año 1859, indica una serie de actividades navales, científicas, técnicas y administrativas que aluden a una preocupación de la Armada por la zona que aquí nos interesa; v. gr.: se instala el faro Corona, se continúan con los aspectos administrativos para la creación de una Escuela de Prácticos en Ancud, y con la exploración de los ríos y canales del archipiélago, además de una serie de trabajos hidrográficos en el Canal de Chacao, y otros.

En cuanto a los viajes del Capitán Hudson, el primero de éstos, acontece en enero y febrero de 1857; principia en Chacao, isla Lemuy, Archipiélago de las Guaitecas, Península de Taitao e Istmo de Ofqui, entre otros puntos. Su tarea esencial en este viaje es obtener un reconocimiento completo de los canales de la parte Sur de Chiloé. El segundo, acontece entre abril y mayo del mismo año; parte de Ancud, sigue por el Canal de Dalcahue, las Islas Cheuques, Pto de Calen y Quetalco, entre otros lugares del derrotero. Su misión es realizar una serie de trabajos hidrográficos sobre el canal de Dalcahue. Por ello, Hudson se concentra en realizar diversos trabajos hidrográficos referentes al mencionado canal y sus alrededores, focalizando la atención en identificar los abrojos, las abras, los bajos, las rocas y otros obstáculos que podrían dificultar la navegación. Así por ejemplo, en relación a un bajo que puede poner en peligro la navegación, el oficial Hudson acota: *"Entre la punta de Tenaun y la isla de Meulin, hai un bajo que aunque el Capitan Fitz Roy le da dos brazas de profundidad, yo no he podido encontrarlo a pesar de buscarlo detenidamente; pero según noticias que he tomado de personas conocedoras de esos canales, existe uno entre la citada punta i la isla Liulin, el cual se descubre en las grandes mareas". (Memoria de Marina, 1857). Y en otra parte de su informe, señala: "Con motivo de haber pasado ya cuatro veces por Dalcahue i que ahora estuve allí cerca de un mes levantando el plano del canal i sus alrededores, he estudiado detenidamente los obstáculos que encierra para navegarlo, i por consiguiente creo, pues, que los puertos de Calen i Quetalco se hallan en buena situacion; ya sea para pasar la noche o a quedar en ellos durante los dias borrascosos, o ya para aguardar mareas; porque no es posible casi entrar al canal, por ir hacia el Sud, sino cuando se acerca la hora de la pleamar". (Memoria de Marina, 1857).*

Lo anterior, corresponde a la tarea de actualizar información náutica sobre Chiloé, de determinar las derrotas más apropiadas para evitar los escollos en la

navegación, levantar planos del Canal de Dalcahue y alrededores y mejorar la comunicación y conectividad con las islas del Archipiélago. Estas son algunas de las expresiones de la política institucional de la Armada de Chile, y que en esta fecha, desde el punto de vista hidrográfico, continúa con su catastro iniciado en 1834, pero ahora con nuevos y más instrumentos. Dicha labor hidrográfica y de levantamiento de planos en Chiloé, se complementa con la implementación del alumbrado marítimo a la zona austral del país. A este respecto, por ejemplo, desde la década del cincuenta del siglo decimonono, los documentos oficiales de la Marina de Chile, van dando cuenta de la instalación de nuevos faros en la región. Entre éstos, recuérdese por ejemplo que en agosto de 1859 el faro de Punta-Corona, en el Norte de la Isla Chiloé se encontraba *"con la torre i edificios concluidos i en estado de recibir los aparatos de iluminación". (Memoria de Marina*, 1859).

Empero, al parecer, la preocupación de la Armada por Chiloé, en estos años cincuenta y sesenta del siglo decimonono, no es exclusivamente por y para Chiloé; sino más bien, es una preocupación tangencial que tiene dos frentes: el primero y más esencial, es asegurar un adecuado conocimiento geográfico e hidrográfico, de las regiones aledañas a la zona donde se están asentando los inmigrantes alemanes en el país; principalmente en Llanquihue. Y al mismo tiempo, contribuir al éxito y bienestar de los colonos, con el adecuado apoyo comunicacional, de transporte y de intercambio económico. Por eso, no resulta extraño que el Bergantín goleta *"Janequeo"*, que zarpa de Valparaíso en septiembre de 1856 con rumbo a San Carlos de Chiloé, permanezca en la Isla Grande para recibir en dicho puerto a los inmigrantes y para que *"los guiase i convoyase por el canal de Chacao, hasta Puerto Montt". (Memoria de Marina, 1857)*. Y que incluso ya de regreso nuevamente a Chiloé, el

Bergantín goleta "Janequeo".

comandante y otros oficiales de la nave se dediquen a recorrer en una embarcación menor, el río Maullín y su salida al Norte del Canal de Chacao. (Memoria de Marina, 1857). Dicho reconocimiento, apuntaba a encontrar una vía de navegación entre los asentamientos ya existentes en el lago Llanquihue y un lugar que pudiera ser más cómodo para la exportación de los productos de los colonos, que Puerto Montt, ubicado en el Seno de Reloncaví. Este mismo énfasis por explorar secciones de Chiloé con vistas a mejorar la comunicación con los inmigrantes en Llanquihue, se percibe en las comunicaciones de los oficiales de la Armada de fines de la década del cincuenta. El Capitán Williams, por ejemplo, en 1857, destaca el derrotero más apropiado para entrar por el rio Maullín viniendo de Chiloé, y levanta un plano hidrográfico de la desembocadura del río para cautelar debidamente los requerimientos de atención de estos habitantes, para que puedan contar entonces, con una nueva vía comunicacional. Y a su vez, el oficial Hudson, también recorre el río Maullín,

Capitán Juan Williams Rebolledo.

siguiendo los requerimientos oficiales. Es decir, algo así como explorar desde Chiloé, pero para Llanquihue y sus habitantes.

El otro frente de interés tangencial por Chiloé, parece ser la necesidad de descubrir vías de comunicación hacia la Patagonia Occidental, o simplemente para llegar a la región de Magallanes; para lo cual, necesariamente las exploraciones debían organizarse y partir desde Ancud y de allí internarse en viajes de reconocimiento hacia Chiloé Continental y buscar vías navegables. O bien, simplemente para avanzar desde Ancud hacia el Chiloé austral de la época; esto es, las regiones del Aisén contemporáneo. En este sentido, está claro que tras este propósito también se va obteniendo información geográfica, climatológica, meteorológica y esencialmente hidrográfica sobre Chiloé, lo que contribuye tanto al incremento de dichas disciplinas cuanto al intercambio comercial entre las regiones. A su vez, estos dos frentes de preocupación científica indirecta por Chiloé, contribuyen notablemente desde un punto de vista geopolítico, a mostrar una presencia naval mínima, y a fortalecer la idea de un imaginario de lo chileno que territorialmente incluye tales lugares, como propios de la República de Chile.

También desde el punto de vista científico, los aportes hidrográficos, meteorológicos, geográficos y otros referentes a Chiloé, obtenidos por los oficiales de la Marina, pasan a incrementar el estatuto científico de tales disciplinas; las que a través de sus exponentes de la civilidad y de los medios comunicacionales que éstos sí poseen, permiten difundir tales conquistas cognitivas a la comunidad científica internacional. Esto es relevante, pues la mayoría de los medios de comunicación científica de la Armada, aparecen luego de la Creación de la Oficina Hidrográfica de la Armada, creada en 1874; v. gr.: el *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile* en 1875, y la *Revista de Marina*, en 1885, entre otras; ello como consecuencia de la adelantada visión científica e institucional que sobre la Armada poseía Vidal Gormaz. De manera que las novedades y los datos referentes a los objetos de estudio de disciplinas como las mencionadas, en este segundo hito, que va desde fines de los años cuarenta hasta finales del sesenta; son divulgados por medios propios de la comunidad científica y académica del Chile decimonónico, principalmente los *Anales de la U. de Chile*. Esto es, por referentes comunicacionales de la civilidad, lo que deja de manifiesto la cooperación mutua entre científicos, académicos y oficiales navales del período mencionado. A este respecto, por ejemplo, recordemos los trabajos aparecidos en dicho medio, en 1858, del Capitán de Corbeta y Director de la Escuela Náutica de Ancud Miguel Hurtado, referente a Astronomía Náutica; o los trabajos del comandante del bergantín-goleta *"Janequeo"*, Francisco Hudson, publicado en 1859, donde da cuenta del reconocimiento hidrográfico del archipiélago de Taitao y otros lugares; o bien el trabajo del Capitán de Corbeta Juan Williams, también en el que sintetiza sus exploraciones por el río Maullín, e informa además sobre los tipos de árboles existentes en la zona y determina cuales de ellos pueden servir para la construcción de naves; también aparecido en 1859. O también la comunicación del Capitán de Navío Leoncio Señoret, en 1868, dando cuenta de su exploración al río Rapel y

Vidal Gormaz.

Puerto Tumán. (*Anales de la U. de Chile*, 1858).

En cuanto al tercer hito; esto es, la fase que hemos denominado: la preocupación de la Armada de Chile por la zona de Chiloé y todo el universo costero austral, creemos que se visualiza desde fines de los sesenta del siglo decimonono, hasta fines de la primera década del siglo XX. Pero ello ya escapa al análisis de esta comunicación y será fruto de nuevas reflexiones.

- *Hacia una conclusión.*

Esta mirada profesional sobre Chiloé, por parte de la Armada, que hemos venido analizando, se enmarca en los criterios epistemológicos y geopolíticos que van constituyendo la realidad de dicha zona. Así, en la primera fase ya comentada, Chiloé es visto como un difícil referente costero y desmembrado, que obliga a los oficiales navales a cooperar para la expulsión de los realistas, en varios intentos. En los inicios de los años cincuenta, Chiloé, es percibido por la Armada como un puente de intercambio comercial y de transporte para atender los requerimientos de los inmigrantes alemanes ubicados en Puerto Montt y otros lugares de Llanquihue. La Armada de Chile, sólo manifiesta un interés significativo por la región de Chiloé, como tal, recién a mediados del siglo XIX, y más exactamente desde fines de los años cincuenta, con las exploraciones de Nicolás Saavedra, en el Canal de Chacao, el golfo de Ancud en 1857, y el Pto Low, en las islas Guaitecas; también con las exploraciones de Francisco Hudson en 1857 y luego en los inicios de los años sesenta, con los viajes de exploración de Vidal Gormaz, que recorre el Archipiélago de Chiloé y las costas del Chiloé continental, entre 1863 y 1864.

Así, la visión de la Armada sobre Chiloé en la primera mitad del siglo decimonono, es una mirada que se sustenta por un lado, en una política institucional de conocimiento de la zona, por razones de navegación, por cuestiones de lo que podríamos llamar "las exigencias del servicio". Y por otro, en la política gubernativa tendiente a lograr mejoras en la comunicación e integración de los puntos económicos y sociales relevantes del país, y dentro del cual, la región de Chiloé tenía mucho que aportar al resto del país. Y en suma, el trabajo de la Armada por ejemplo específicamente entre las décadas del cuarenta y el sesenta, es también, la expresión de una política de expansión territorial, que conducen los gobernantes del período. En cuanto a la cartografía, a su vez, se puede observar que en la primera etapa de las exploraciones en Chiloé y la zona austral en general, la cartografía utilizada por los oficiales de la Armada de Chile correspondía principalmente a las cartas náuticas de José de Moraleda de fines del XVIII y a las de los capitanes King y Fitz Roy, de los años treinta del siglo decimonono. Y a su vez, en la segunda etapa, especialmente desde los años sesenta, los oficiales de la Armada se encuentran utilizando la cartografía del Capital Hudson, de Vidal Gormaz, entre otros; es decir, se observa una mayor confianza en el propio conocimiento de los oficiales chilenos, debido a su vez, a un incremento en su apropiación cognitiva de los observables náuticos y costeros. Esto es, que de una exognosis, se está logrando la autognosis cartográfica de la región.

La tarea científica de la Marina Chilena durante el siglo XIX, en relación a la región de Chiloé, es enorme y se hace difícil consignar todas sus formas y expresiones, pero al menos, hasta la década del sesenta es posible sintetizar las siguientes: Levantamiento hidrográfico de costas, canales e islas de la zona austral, identificación de nuevos fondeaderos de naves, identificación de accidentes que entorpezcan la navegación, labores de sondaje, identificación de islas, e islotes, fiordos, observaciones astronómicas y meteorológicas, determinación de derrotas más expeditas y que requieran menos tiempo entre los puntos geográficos de la zona austral; todo ello sumado a la labor de iluminar la región austral del país con nuevos faros en los

puertos más utilizados o más convenientes para la navegación. Y es en este universo de labores donde además, a partir de la década del cincuenta, se percibe un espíritu de colaboración científica entre los oficiales de la Marina y algunos exponentes de la comunidad científica chilena del período. A este respecto, recuérdese por ejemplo, que el Capitán Saavedra en 1857 se acompañó del naturalista Filberto Germain, y que Vidal Gormaz, en su trabajo: *Reconocimiento del río Valdivia y de la Costa comprendida entre Corral i Valdivia, aparecido en los Anales de la U. de Chile*, en 1869, destaca que contó con la colaboración del ingeniero Ernesto Frick, para el levantamiento del plano sobre El río Bueno. O que el mismo Vidal Gormaz y otros oficiales, recaban especímenes y los hagan llegar al Dr. Rodolfo Amando Philippi, al Museo de Historia Natural. Esto es el inicio de una colaboración científica de la Armada para el reconocimiento del cuerpo físico del país, tarea que se venía ejecutando en el país, a partir de los años treinta, desde la civilidad y con sabios extranjeros.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. *Cf. Bertrand, en su Memoria sobre la Rejion Central de las Tierras Magallánicas, presentadas al Señor Ministro de Colonización, en: Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile, año XI, 1886, Impr. Nacional, Stgo p. 203.*
2. *Cf. Sagrado, Rafael: "Las Exploraciones científicas del S XVIII y la Independencia de América", en: Retamal A., Julio: Estudios Coloniales T. I, U. Andrés Bello, y Ed. Ril, Stgo., 2000, pp. 295-350.*
3. *Cf. Barros Arana, Diego: Exploraciones geográficas e hidrográficas de José de Moraleja i Montero, Impr. Nacional, Stgo., 1888.*
4. *Cf. Descripción estadística de la Provincia de Chiloé, 1874.*
5. *Cepeda González, Jorge: Monografías Hidrográficas, Vol. I., Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, Valparaíso, 2003, p.9.*
6. *Cf. Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Guerra i Marina presenta al Congreso Nacional, en 1835, en: Discursos de Apertura en las sesiones del Congreso i Memorias Ministeriales correspondientes a la administración Prieto 1831-1841. T. I, Impr. del Ferrocarril, Stgo., 1858; p. 328.*
7. *Cf. Martinic B., Mateo: "La inmigración chilota en Magallanes. Apreciación histórica sobre sus causas, características y consecuencias", en Anales del Instituto de la Patagonia, U. de Magallanes, Punta Arenas, Vol. 27, 1999, pp.27-47.*
8. *Cf. Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1846, Impr. de Julio Belin i Compañía, Stgo., 1849, p.17.*
9. *Cf. Informe del Capitán de Corbeta Nicolás Saavedra, del 19 de marzo de 1858, enviado al Comandante General de Marina; en: Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1858, anexo B., Stgo., Impr. del Ferrocarril, 1858.*
10. *"Trabajos hidrográficos sobre el canal de Dalcahue en Chiloé, ejecutados en el Bergantín goleta "Janequeo"; en: Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1857, Impr. del Ferrocarril, Stgo., 1857; p.68.*
11. *"Trabajos hidrográficos sobre el canal de Dalcahue en Chiloé, ejecutados en el Bergantín goleta "Janequeo"; en: Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1857, Impr. del Ferrocarril, Stgo., 1857; p.69.*
12. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1859, Impr. del Ferrocarril, Stgo., 1859; p.23.*
13. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1857, Impr. del Ferrocarril, Stgo., 1857, p. 12.*
14. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1857, Impr. del Ferrocarril, Stgo., 1857, p. 12.*
15. *Para la comunicación del oficial Hurtado; vd. Anales de la U. de Chile, 1858, T. XV, Impr. del Ferrocarril, Stgo., pp. 75 bis a 84 bis. Y para los trabajos de los oficiales Hudson y Williams; vd. los Anales de la U. de Chile, 1859, T XVI, Impr.del Ferrocarril, Stgo., pp. 1139 a 1163; y pp. 392 a 401, respectivamente. Y para la comunicación de Señoret; vd. Los Anales de la U. de Chile, 1868, T. XXXI, Impr. Nacional, pp.204-206.*