

CARTOGRAFÍA COLONIAL DE OSORNO: LA CARTA ESFÉRICA DEL TERRITORIO ENTRE VALDIVIA Y CHILOÉ, FIRMADO POR JOSÉ DE MORALEDA, EN 1796*¹

COLONIAL CARTOGRAPHY OF OSORNO: A SPHERICAL CHART OF THE TERRITORY BETWEEN VALDIVIA AND CHILOE, SIGNED BY JOSE DE MORALEDA, 1796



<https://doi.org/10.32735/S2735-61752026000234220>

Ramiro Lagos Altamirano²

ramiro.lagos@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0005-1151-2508>

Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas
Santiago, Chile

RESUMEN

Junto con realizar una revisión actualizada de la biografía del piloto Moraleda, se analiza su Carta Esférica Valdivia-Chiloé de 1796 en sus propiedades: coordenadas, escala, toponimia, coloración y dibujo con especial referencia al camino Osorno-Lolcura a la luz de los antecedentes usados por el cartógrafo. El trazado dibujado se compara con el de la carretera actual y se comprueba que sirvió para su construcción. Siendo un hecho político importante, el mapa no tuvo ninguna trascendencia.

Palabras claves: biografía de Moraleda; mapa; comparación cartográfica.

ABSTRACT

The biographical knowledge of Pilot Moraleda is revised and renewed while his Spheric Chart from Valdivia to Chiloé is analysed on his characteristics: coordinates, scale, names, hydrographical net, coloration, design and drawing, making an special mention to the Osorno-Lolcura road beneath the light of other data used by the cartographer. The draw line is confronted to the actual road and is demonstrated that was useful to its construction. Being an important political fact, the map didn't have any transcendency.

Keywords: Moraleda's biography; map; cartographic comparison.

Introducción

En anteriores publicaciones hemos hecho referencia a José de Moraleda, aquel navegante, hidrógrafo, explorador, prolífico cartógrafo y cronista presente en el Mar del Sur durante las últimas décadas (1780, 1790 y 1800) del período colonial español, en ocasión de analizar los mapas realizados por él bajo las órdenes del Gobernador-Intendente de Chiloé don Francisco Hurtado del Pino (1787-8). Esto ocurrió durante su primera comisión en Chiloé designado por el Virrey Teodoro de Croix para auxiliar a Hurtado en esas funciones. Fue considerada tan exitosa

* Artículo recibido el 16 de mayo de 2026; aceptado el 16 de junio de 2026.

¹ A la memoria de José Mansilla Utchal-Almonacid, historiador que valoró la cartografía.

² Geógrafo por la Universidad de Chile; Doctor en Geografía por la Universidad Complutense de Madrid (España).

su labor, con testimonios favorables de Alejandro Malaspina y miembros de su expedición (Sagredo y González, 2004) que el propio soberano Carlos IV, por R.O. de 25 de diciembre de 1790, a solicitud del mismo Virrey de Croix, le ordenó realizar una segunda comisión en la que debía reconocer y cartografiar el territorio continental de la provincia de Chiloé desde el seno de Reloncaví hasta el río Aisén. Moraleda la efectuó entre el 17 de diciembre de 1792 y el 2 de abril de 1796 ahora bajo las órdenes del nuevo Virrey Francisco Gil de Taboada y Lemos, marino como él y también del nuevo Gobernador de Chiloé (1791-1797) el capitán de navío don Pedro de Cañaveral y Ponce de León, que tendría luego en España una destacada actuación en la guerra contra Napoleón. Moraleda cumplió cabalmente esta segunda comisión realizando 3 expediciones que materializó O'Donnell (1990) en sendas cartas esféricas, 1 carta esférica general que comprende los conocimientos adquiridos en sus 2 comisiones, 7 planos particulares en escala grande, además de su diario y libro de derrotas. Pero, además y fuera de toda obligación, Moraleda se dio el gusto de dibujar y firmar, esta vez con su nombre, por su propia iniciativa, un mapa de su creación que denominó "Carta esférica para mostrar el territorio interior y la costa situado entre Valdivia y Chiloé", obra de la que trata la presente comunicación.

El personaje José de Moraleda

Entre la pléyade de marinos vascos ilustres, tales como Cosme Damián Churrua, Juan Sebastián Elcano, Andrés de Urdaneta, José de Mazarredo, Blas de Lezo y muchos más, Moraleda encuentra su lugar, no como vencedor de gloriosos combates navales, que los tuvo, sino como el marino científico hidrógrafo y cartógrafo sin par que hoy enorgullece a la Real Armada, que lo considera el mejor piloto y cartógrafo del Mar del Sur (Pacífico Oriental) durante la Ilustración. Las reseñas biográficas recientes así lo señalan, como lo hacen en España O'Donnell en 1990, el primero en reconocerlo, luego González-Ripoll 2000, la Real Academia de la Historia, el Museo Naval de San Sebastián, el de Donostia y en Chile tras las publicaciones de Ossa en 1951, de Hanish en 1982, Vásquez de Acuña en 1997 y 2004, Sagredo 2008, Guarda y Moreno (2008 y 2010), Ríos 2012 y Lagos 2019, 2021 y 2024 que lo hacen un personaje reconocido. Todo esto más de cien años después del descubrimiento hecho en 1885, en el Depósito Hidrográfico de Madrid, de sus escritos y mapas por el capitán de navío de la Armada de Chile Francisco Vidal Gormaz acompañado por el secretario de la Legación de Chile en Madrid José Toribio Medina. El libro *Exploraciones Jeográficas e Hidrográficas* que Moraleda había escrito entre 1787 y 1796 fue copiado por Vidal Gormaz y luego publicado en Santiago en 1888 por Diego Barros Arana, que agregó una introducción en la que hizo la primera reseña biográfica del piloto, con algunos errores que se han corregido recientemente. El mismo año la Oficina Hidrográfica publicó nuevamente el mismo texto en la Revista de Marina y también la biografía del piloto en un número aparte de la Revista. En 1906 Medina lo incluyó en su Diccionario Biográfico, siguiendo la información entregada antes por Barros Arana.

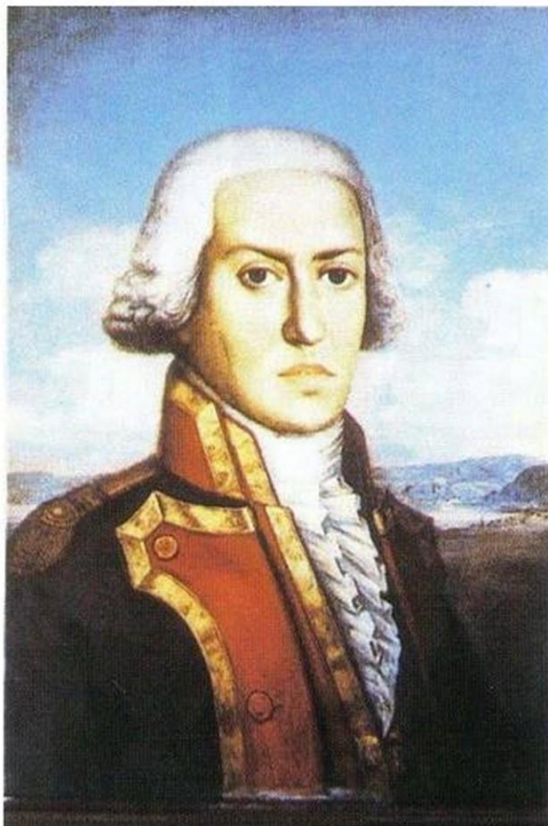
Moraleda nació en la provincia de Guipuzcoa, país vasco, pero su apellido no es vasco sino castellano, dado que su padre Manuel Francisco de Moraleda y Pérez de Toledo era natural de la villa de Consuegra, al sur de Toledo, en plena región de La Mancha. Don Manuel siguió la carrera de marino y cuando nació José era Piloto 1º de la Real Armada. Cumplió todas las etapas posibles en su escalafón desde grumete, pilotín, piloto 2º, piloto 1º. Desde 1756 fue Maestro Principal de Pilotos en la Academia Náutica del Departamento de Cádiz. Había pasado al escalafón de la Real Armada al ascender a teniente de fragata y luego a teniente de navío, grado que poseía cuando falleció en la isla de León el 27 de noviembre de 1771, un año antes de que su hijo José realizara su primer (y único) viaje a las costas del Virreinato del Perú, donde permaneció hasta su fallecimiento. Don Manuel había contraído matrimonio en la villa guipuzcoana. Los Pasajes de San Pedro con doña María Josefa Antonia de Montero y Espinosa y Gómez de Recoba, hija y hermana de marinos: su padre era el capitán de Fragata don Ignacio Montero de Espinosa y su hermano el capitán de Navío don José Montero de Espinosa.

Francisco Mellén Blanco (1998) afirma que encontró en el Archivo Histórico del Obispado de San Sebastián, en el Libro 5 de Bautismo de la parroquia de San Pedro, de la villa Los Pasajes de San Pedro, folio 103 vuelta, inscrita con fecha 6 de diciembre de 1747, la partida de nacimiento de José Manuel Nicolás y su fe de bautismo ocurrido el día 7, “hijo de vecinos de este lugar” a los que identifica. Recibió los nombres de su tío materno José, de su padre Manuel y el de Nicolás por el santo del calendario. De manera que Moraleda nació en 1747 y no en 1750, como señalan sus repetidas biografías. Pasajes se localiza en la ribera oeste del estuario del río Oyarzun, y es un pequeño puerto sede de antiguos balleneros, marinos, pescadores artesanos y astilleros de ribera. De modo que desde pequeño José debió sentirse convocado por el ambiente naval, aunque pocas ocasiones tuviera de reunirse con su padre, siempre embarcado. Pero también siempre debió haber escuchado a sus vecinos relatar historias del glorioso almirante don Blas de Lezo, nacido también en Pasajes, que había fallecido en Cartagena de Indias en 1740, tras derrotar en arduos combates a la flota de Su Majestad Británica comandada por el Almirante Edward Vernon.

Apoyado por su familia, el niño José trató de ingresar a la Compañía de la Real Academia de Guardias Marinas, con sede en Cádiz, para iniciar su carrera de marino de la Real Armada, pero no le fue posible porque no pudo cumplir con uno de los requisitos exigidos: su familia no pertenecía a la nobleza. González-Ripoll (2000) señala que el solicitante, para ingresar “debía presentar su fe de bautismo y papeles que probaran su legitimidad y nobleza” (p. 35), mientras que O'Donnell (1990) agrega “nobleza por las cuatro primeras líneas, requiriendo su formación cuantiosos gastos que sólo familias pudientes podían sufragar” (p. 62). Mellén Blanco (*op.cit.*) apunta que en 1903 un pariente de la familia, don Juan Moraleda y Esteban escribió un librito titulado “El Apellido Moraleda” donde informa que no se tienen noticias de que los Moraleda poseyeran certificados de nobleza y blasón. Luego, en 1912 en unas “Notas relativas a este linaje toledano” menciona “la casa de Moraleda”, lo que la refiere, al menos, a un status de hidalguía.

De modo que José de Moraleda debió conformarse con ingresar, tal como su padre, a la Real Escuela de Navegación del Departamento de Cádiz, con 13 años de edad cumplidos en 1760. Su carrera comenzó con su primer embarque en 1764 y se desarrolló con un acentuado paralelismo a la de su padre, ascendiendo desde grumete hasta teniente de navío, grado con el que falleció en El Callao en 1810, habiendo logrado por su obstinada determinación y sus méritos lo que no le permitió su origen: ser oficial de la Real Armada. El retrato ideal (Imagen 1, (Museo Naval de Madrid, realizado por Luis García Condoy) muestra un Moraleda ataviado con su uniforme de gala, luciendo el aire de seguridad en sí mismo que lo impulsó al éxito en su dilatada carrera.

Imagen 1: Retrato del teniente de navío don José de Moraleda de Montero y Espinosa. Realizado por Luis García Condoy.



Fuente: Museo Naval de Madrid (España). Tomado de Isidoro Vázquez de Acuña, 2004.

La Carta Esférica de Moraleda

Muestra una cartela en el ángulo NE en la que en un largo título expone el propósito del mapa y agrega una nota explicativa en la cual expone sus fuentes. Dice:

CARTA ESFÉRICA

de la costa y terreno interior comprendido entre la Plaza de Valdivia y la Provincia de Chiloé con inclusión del camino que conduce desde ésta a los Fuertes de Maypué y San Luis de Osorno y la Ruta executada desde el Fuerte de Río Bueno en solicitud de la incógnita población de españoles que se suponía en la inmediación de la antigua Ciudad de Osorno

DISPUESTA

para manifestar la verdadera situación de dicha antigua ciudad y la respectiva que tiene con la mencionada Plaza y provincia de la Nueva Osorno que se está edificando sobre las ruinas de aquella. Por Don José de Moraleda y Montero, Alférez de fragata primer Piloto de la Real Armada, año de 1796.

NOTAS

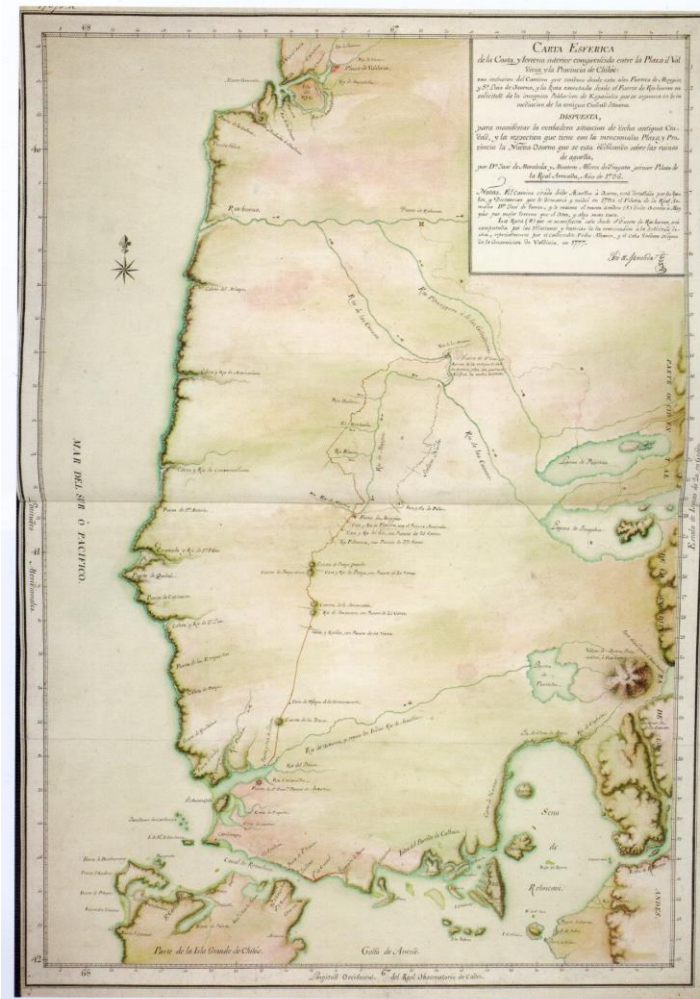
El camino situado desde Maullín a Osorno está detallado por los rumbos y distancias que le demarcó y midió en 1794 el Piloto de la Real Armada Don José de Torres, y lo mismo el nuevo sendero (A) desde Osorno a Maypué por mejor terreno que el otro, y algo más corto. La Ruta (A) que se manifiesta desde el Fuerte de Río Bueno está computada por las relaciones y noticias de los comisionados á la petición dicha, especialmente por el condestable Pedro Alvarez y el cabo Teodoro Negrón de la guarnición de Valdivia, en 1777.

Firma: José de Moraleda.

Esta carta presenta un hecho único en la cartografía: tal como lo señala en la cartela, muestra 2 mapas contenidos en uno solo, que afectan a dos partes distintas del territorio involucrado: uno corresponde al mapa del Camino Real que une Valdivia con Osorno, Maypué y Carelmapu que ocupa todo el sector central y Oeste de la carta y otro que ocupa el borde Este y que corresponde a la trayectoria de la expedición organizada por Julián Pinuer y realizada en 1777 en búsqueda de la Ciudad de Los Césares. En el mapa está identificado con las letras A -B, es un camino que nace en el fuerte del Río Bueno y se elonga hacia el sur, alcanzando los lagos Puyehue, Rupanco y Llanquihue.

Dado que se trata de dos mapas separados en el espacio y en el tiempo, que corresponden a momentos y propósitos diferentes, en esta comunicación nos enfocaremos en el camino Valdivia-Chiloé, dejando el otro mapa para un análisis posterior. La Carta Esférica mide 71 x 48 cm, es un ejemplar único depositado en la Biblioteca Británica, en Londres. No existe en archivos españoles ni americanos. Hemos trabajado una copia contenida en Guarda y Moreno (2010, p. 228) de regular calidad, en la que el tramo de camino al N. del río Bueno, hasta Valdivia, es apenas perceptible. Se reproduce en la imagen 2.

Imagen 2: Carta esférica entre Valdivia y Chiloé, por José de Moraleda, 1796.



Fuente: Tomado de Guarda y Moreno (2010). El único ejemplar se ubica en British Library, Londres.

Descripción de la Carta Esférica

Moraleda llama Esférica a su carta porque al dibujarla, a medida que va aumentando la latitud hacia el Polo Sur la distancia que separa cada meridiano se va estrechando, de modo que en dicho Polo convergen en ese solo punto todos los meridianos. En la práctica, a partir de los 60° Sur la escala de las cartas queda muy distorsionada. En el sector chileno que estudiamos, entre 40° y 42° de latitud sur, esta distorsión es casi imperceptible.

Orientación: La carta está orientada Norte-Sur, como lo señala una rosa de los vientos localizada cerca de la desembocadura del río Bueno.

Coordenadas: las latitudes se marcan en el borde oeste de la carta, van desde 39°42' un poco al N. de Valdivia hasta los 42° en el sector N. de la isla de Chiloé, un poco al S. de la punta de Cocotué. De modo que la carta se extiende a lo largo de 2° con 18' de latitud Sur. Para marcar

las longitudes Moraleda en esta ocasión utilizó como punto de origen el meridiano del Real Observatorio de Cádiz, por lo que las longitudes se leen hacia el oeste, a diferencia de las utilizadas en los mapas de Pusterla y de Hurtado, que se leen hacia el Este y nacen en el meridiano de Tenerife. En esta Carta Esférica van desde 66°2' en el borde Este hasta 68°9' en el borde Oeste, con una amplitud de 2° 6'. Cádiz se sitúa a 6°17'51'' de longitud oeste, manera que, sumados esos grados a los números dados por Moraleda, tendremos una longitud de 73° 17' al oeste de Greenwich para el meridiano del borde oriental.

Coloración y dibujo: la carta presenta una bella imagen producida por su fondo acuarelado en suaves tonos beige con pinceladas un poco más oscuras en sectores de mayor elevación, en el borde costero con su cordillera y en el borde oriental donde sobresale la cadena andina. Los bordes costeros del Mar Del Sur o Pacífico son resaltados mediante una franja achurada en beige oscuro con tonos verdosos que se ven limitados por una suave línea en azul que marca todo el contorno con una bella imagen. En el borde oriental dibuja la Parte Occidental de la Cordillera de Los Andes contorneándola vigorosamente con un beige oscuro y creando la imagen de relieve. El único relieve que individualiza es el del volcán Osorno (Huenuca) que aparece limitando por el oeste a la laguna de Todos Los Santos que él tan bien conoció y cartografió en su expedición de 1795. Dibuja el valle del río Petrohué, al que llama Desagüe de Todos Los Santos, entre 2 macizos montañosos, pero no distingue al volcán Calbuco. Tanto la parte N. de la isla Grande como el entorno del Reloncaví, seno y estuario, constituyen el sector más hermoso de la carta. Es importante destacar que por primera vez se dibujan y localizan fenómenos notorios en el borde E, como los lagos Puyehue, Llanquihue (Ranco) y Purahilla (Llanquihue) todos en sus localizaciones en el piedemonte, con sus ríos efluentes (Pilmáiquén, Rahue y Maullín). Dibuja también (y es la primera representación, en color azul) el río Maypué, proveniente desde el W.

Escala: la escala que empleó Moraleda es la de 20 leguas en grado, según escribe en el borde oriental de la carta, la cual grafica en un largo pitipies o escala gráfica dividiendo en 43 leguas todo el meridiano 66°2'30'' que marca el borde oriental de la carta. Se trata de leguas marinas, de 5,555 km cada una. La escala numérica es de 1: 380.000.

En la cartela Moraleda escribe que se remitió a los cálculos de rumbos y distancias medidos por el pilotín José de Torres en la expedición de 1794. Pero al analizar el mapa se advierte que Moraleda consultó y utilizó mucha otra información previa disponible, cuyos datos incorporó al mapa, aunque esto no lo señala. Tal como lo hizo en Lima antes de zarpar en su primera comisión al mando de Hurtado, se preocupó ahora de conocer todos los diarios, relatos, dibujos y mapas realizados anteriormente sobre el territorio en cuestión, disponiendo además de la experiencia de haber sido involucrado por Hurtado en sus mapas Hidrográfico (Lagos, 2021) y de Caicumeo (Lagos, 2024). En 1796, año en que firma el mapa, existía una larga lista de expediciones e informes realizadas en la última década para reconocer y trabajar el camino, que entregaban nuevos antecedentes al cartógrafo.

Expediciones realizadas para reconocer el territorio entre Valdivia y Chiloé

1.- Expediciones del Intendente-Gobernador de Chiloé don Francisco Hurtado del Pino. Cronológicamente son la primeras realizadas, saliendo desde Chiloé al norte en 1787. Fueron 2, comandadas por el capitán de Dragones Pedro Mansilla Barrientos. La segunda llegó a las cercanías de las ruinas de Osorno y esbozó un camino que bordeaba la vertiente oriental de la cordillera costera. Mansilla escribió un Diario (Mansilla, 1787) relatando su viaje, información que permitió a Hurtado ordenar a Moraleda dibujar su mapa Hidrográfico ajustándose rigurosamente a la información que él le entregaba, de la cual el piloto desconfiaba (Lagos, 2021).

2.- Expediciones del Gobernador de Valdivia don Mariano de Pusterla y Sacré.

Con las primeras enviadas desde el norte, fueron 3 expediciones comandadas por el sargento Teodoro Negrón y Carreras entre 1788 y 1790. Tuvieron como resultado el mapa firmado por Pusterla en 1791 en el cual dibuja el camino por el borde E. de la cordillera costera y dibuja y nombra los ríos que atraviesa (Lagos, 2019). Moraleda emplea esos datos, pero no lo menciona como fuente.

3.- Expediciones enviadas por el Gobernador de Chiloé don Pedro de Cañaveral y Ponce de León y Messía.

3.1: Expedición de Antonio Mata: La expedición de 1791 con la misión de ensanchar el camino entre Lolcura y Maipué fue comandada por el capitán Antonio Mata, secundado por el capitán Pedro Mansilla (que había comandado las expediciones de Hurtado) y con participación del cirujano Juan Isidro Zapata, que fue encargado de escribir un Diario en donde entrega abundante información sobre lugares y ríos con sus topónimos y distancias, pero que no produjo ninguna cartografía. (Zapata, 1791; Olguín, 2005) El viaje tuvo una duración de 72 días, entre el 12 de febrero y el 24 de abril, se ensancharon 11 leguas (61,11km.) y se establecieron 8 campamentos o cuarteles. El capitán Mata falleció a pocos días de finalizar los trabajos. Moraleda no menciona esta expedición como fuente, pero utiliza los topónimos y distancias en su dibujo.

3.2: Expedición de Joaquín Sánchez y José de Torres: En 1794 Cañaveral ordenó otra expedición hasta Osorno, con el propósito de reconocer las ruinas, dibujar un plano de ellas y establecer un camino recto, que sería el definitivo entre estas y Chiloé. Comandaba la expedición el teniente de asamblea Joaquín Sánchez Rimbau secundado por José de Torres, pilotín de la Real Armada, el mismo que menciona Moraleda en la cartela, demostrando confianza en su cometido. Ambos personajes no eran desconocidos para Moraleda ya que viajaron junto con él en la ida a San Carlos en 1792. Además, de Torres tenía un conocimiento directo: lo eligió como su ayudante para la segunda comisión a Chiloé ordenada por el virrey Taboada y ya había participado en las 2 expediciones realizadas (Aisén y Palena) hasta la fecha, asignándole el mando de la falúa El Rosario. Sucedió que, considerado ya como el mejor piloto del Mar del Sur, para evitar los frecuentes naufragios que ocurrían, Moraleda fue encargado de crear un Reglamento para la formación de pilotos, tanto de la Armada como mercantes. Se le encomendó instruirlos y examinar sus conocimientos y práctica, labor que llevó a cabo con excelentes resultados. En ese contexto conoció y apreció las buenas condiciones de Torres y lo eligió como su colaborador directo.

Esta expedición a Osorno tuvo una duración de 50 días, entre el 14 de octubre y el 14 de diciembre de 1794. El viaje de ida fue rápido, siguiendo el camino que bordea la cordillera costera según el mapa de Pusterla, contando además con la experiencia de 3 milicianos que habían participado en la segunda expedición de Pedro Mansilla: el cabo Manuel Loyola y los soldados Mateo Ojeda y Francisco Núñez. El 6 de noviembre llegaron al fuerte San Luis de Osorno, siendo recibidos por su comandante el teniente Julián Pinuer. En su Diario (Torres, 1794) escribe: “para cumplir con el artículo 5 de las Instrucciones del Gobernador (Cañaveral) en el que me manda hacer el plano de las ruinas de la antigua ciudad de Osorno y desde las ruinas abrir un camino con la rectitud posible al fuerte de Maypué” (p. 342).

José de Torres dibujó un plano del fuerte y otro de las ruinas de la ciudad, auxiliado por 4 soldados. Pero la instrucción más importante, la del camino, se dificultaba. Julián Pinuer en sus dos años comandando el fuerte y su construcción no había sabido ganarse la voluntad de los chauracahuines, que le daban noticias e instrucciones falsas por lo que no pudo entregar indicaciones precisas para emprender el nuevo camino, lo que frustraba la empresa. Torres señala “que por varios rodeos evitan que lo ejecuten” y que un hijo de Cathelhuala dijo “para que quieren otro camino, que si no nos bastaba con el que teníamos”. Fue necesaria la intervención del gobernador de Valdivia, don Pedro Quijada y Quiñones que envió a Osorno al Comisario de

Naciones Francisco Aburto con orden de organizar una junta de caciques “para que diesen el mejor camino para la provincia de Chiloé”, reunión que fue postergada varias veces por indisposición o enfermedad de Catheguala, hasta que éste se decidió a participar en la realizada el 18 de noviembre. Lo que resultó decisivo: entregó una ruta que curiosamente comenzaba en uno de sus potreros en la orilla Este del río Negro. Los expedicionarios pudieron tomar por fin rumbo al Sur, trabajar y limpiar hasta que llegaron al fuerte de Maipué el 29 de noviembre.

La expedición produjo sendos Diarios: el de Sánchez está inconcluso, llega solamente hasta el 18 de noviembre y resulta repetitivo cuando relata las idas y venidas en las búsquedas fracasadas del camino que había tomado Pedro Mansilla y cuando copia los varios oficios intercambiados tanto con Pinuer, Torres, Quijada y Cañaveral. El Diario del pilotín Torres cubre toda la duración de la expedición, pero es poco ordenado en la cronología, aunque entrega mejores descripciones del terreno. Dice que luego que se reunió todo el contingente en el fuerte Maipué, él se adelantó para regresar a San Carlos, lo que hizo el 1 de diciembre, requerido por el Gobernador Cañaveral para unirse a las tareas de preparación de la 5ª expedición que debía realizar con José de Moraleda. Torres llegó a San Carlos el 3 de diciembre “presentándome al Sr. Gobernador a quien por lo pronto informé de palabras de lo obrado en la expedición”. (Torres, p.394). Informe oral a Cañaveral que no podía tener consecuencias cartográficas, tampoco el mencionado Diario de Torres en que no anota los datos de rumbos y distancias necesarios para Moraleda, por lo que cabe suponer que debió entregar a la autoridad un informe separado que los contenía, cuya existencia es desconocida, pero que Moraleda necesariamente debió tener a la vista para su dibujo.

Tanto Torres como Sánchez confirman que el pilotín dibujó el plano del fuerte San Luis y otro de las ruinas de Osorno, “cuyo plano se acompaña” (Torres, p.379) que entregó a Cañaveral, de los cuales no hay ninguna constancia ni conocimiento. Un hecho curioso es que Moraleda (1888) escribe que el 24 de diciembre de 1795 el Gobernador Cañaveral viajó por el camino hacia Osorno, (dejando como su reemplazante al ingeniero Juan Feliú, hermano de Manuel Olaguer) para reunirse con el Gobernador O’Higgins y que regresó un mes después, el 24 de enero de 1796. No agrega más detalles, pero sabemos que en esas fechas Don Ambrosio estaba realizando la repoblación de Osorno y que Ignacio Andía y Varela había presentado su plano de la antigua ciudad de Osorno con fecha 2 de enero de 1796.

La quinta expedición de Moraleda se efectuó entre el 13 de febrero y el 25 de abril de 1795 y durante todo el resto del año el alférez permaneció en San Carlos finalizando sus mapas e informes, pero durante su ausencia en terreno todavía hubo un par de expediciones hacia Osorno en busca de un mejor camino: una realizada por dos cabos, por su propia cuenta, que originó otra del ingeniero Feliú ordenada por Cañaveral.

La expedición espontánea de los 2 cabos

En el período de tiempo ocurrido entre el fin de la expedición Sánchez-Torres el 14 de diciembre de 1794 y el comienzo de una nueva expedición ordenada por el Gobernador Cañaveral al Ingeniero Manuel Olaguer Feliú, que tuvo lugar entre el 19 de abril y el 31 de mayo del año 95, hubo otra expedición organizada por su propia cuenta por los cabos Mateo Loyola y Nicolás Mansilla que en ese breve período de 42 días anunciaron haber encontrado otra ruta entre La Purísima Concepción de Lolcura y Maipué y el fuerte de San Luis de Osorno. Nicolás Mansilla era cabo 1º de la 2ª Compañía de Infantería de Chiloé. Antes de la partida de la expedición Sánchez-Torres, Hanish (1982) relata que ofreció guiar a dicha expedición por un camino nuevo que le fue revelado por unos indios amigos, sugerencia que fue rechazada porque consideraron que el trazado que proponía no era acertado. Mansilla no participó en esta expedición, pero es mencionado por Torres (1794) cuando se presentó en el fuerte de Maipué portando cartas de Cañaveral a Sánchez, tras lo cual regresó al sur. El cabo Mateo Loyola había participado en la

expedición de ensanche de los capitanes Mata y Mansilla en 1791. Los cabos se dividieron el trayecto: Mansilla partió desde Osorno al sur llevando como práctico a Aucapán. Comenzó tomando un rumbo SW y llegó a una pampa llamada Cuyunco, luego siguió al S. y tras caminar 9 leguas (46 km.) de piso regular, con 3 cuevas y cruzando los ríos Blanco, que necesita puente, el Pununquel y el Cuyunco “entrambos un terreno pantanoso que requiere planchado,” llegó a un lugar llamado Las Cruces, donde debía reunirse con Loyola. Este a su vez salió desde 2 y media leguas al N. del río Frío y siguió una ruta rumbo NW., recorrió unas 10 leguas (55 km.) sobre muy mal piso, con suelo gredoso, con quebradas y barrancos, hasta llegar a Las Cruces y encontrar al cabo Mansilla. Urbina Carrasco (2009) se refiere a esta expedición “de la que no hay diarios ni más referencias que las que realizó Manuel Olaguer Feliú” (p. 297). La consecuencia directa de esta expedición fue que el Gobernador Cañaveral comisionó al ingeniero Feliú para que procediera a revisar los datos entregados por los cabos.

Expedición de Feliú desde San Carlos a Osorno, abril-mayo de 1795

Durante 42 días, entre el 19 de abril y el 31 de mayo siguiente, el ingeniero hizo el viaje de ida al N. siguiendo la ruta propuesta por los cabos. Esta ruta es difícil de seguir en la cartografía actual escala 1:50.000, el único topónimo coincidente corresponde al río Blanco, ninguno de los otros mencionados se encuentra. Dice desde Cuyunco a Osorno la distancia “también de 9 leguas el camino era muy montuoso y cerrado, debiendo pasarse el río Rahue en canoa”. Al llegar a Osorno, regresó a Maypué siguiendo la nueva ruta inaugurada por la expedición Sánchez-Torres en la primavera anterior. Era el Camino del Este o del Río Negro “cruzaron el río Rahue y luego de 1 legua de camino llano llegaron a un sitio llamado Curilef, donde estaba el río Negro que cruzó construyendo una balsa. El camino continuó siendo de buen piso, no pantanoso y así siguió las 16 o 18 leguas que faltaban hasta entrar al camino de Maypué. El camino desde allí hasta llegar a Maullín era bastante conocido” (Urbina Carrasco, 2009, p. 298).

Expediciones ordenadas por el Virrey Ambrosio O’Higgins

Desde fines de abril de 1796 Moraleda ya se encontraba de regreso en Lima, dando cuenta al Virrey Francisco Gil de Taboada y Lemus de su cometido en Chiloé y talvez terminando de escribir su diario, las derrotas o de dibujar y copiar la cartografía que produjo, y quizás si terminando su Carta Esférica, cuya fecha exacta de término desconocemos y que es el último trabajo cartográfico realizado por el piloto sobre territorio chileno. De modo que lo que sucedió en las expediciones que estamos enunciando quedó fuera de su conocimiento y no pudo aprovecharlo para su obra. Sin embargo, nos sirven para cotejar los datos que el piloto dibujó en sus mapas.

Otras expediciones de Manuel Olaguer Feliú en 1796 - 1797

En dos expediciones ordenadas por el ahora flamante Virrey del Perú Don Ambrosio O’Higgins, el ingeniero Manuel Olaguer Feliú debió repetir estos viajes para determinar cuál era el camino más apropiado para unir rápidamente Chiloé con Osorno. La primera la realizó en agosto de 1796, mientras era Superintendente de Osorno y la segunda en diciembre del mismo año, después de entregar dicho cargo al coronel César Albiani, cuando debió acompañar al capitán Tomás O’Higgins, junto con el ahora alférez Teodoro Negrón y el capitán Ignacio de Arangua en un viaje Osorno-San Carlos-Osorno para dar cumplimiento a la orden del Virrey a Tomás (en Lima, 4 de septiembre de 1796) “ procure conferenciar incesantemente con el ingeniero (Feliú) que le acompañará y el capitán Arangua, que irán y volverán con U.” (T. O’Higgins, 194, p.44). El viaje de ida lo hicieron por el camino del río Blanco y tras 5 días llegaron a San Carlos el 18 de diciembre de 1796. El 29 de enero del año 97 partieron de regreso a Osorno siguiendo el camino del río Negro, tardando solamente 2 días. No obstante, tanto Feliú como O’Higgins coincidieron en escoger el camino del Oeste o del río Blanco como el más idóneo “y es indubitable que el camino a Chiloé de Osorno debe construirse por el río Blanco, por ser más

corto, más suave el piso, sólido y transitable en todo tiempo" (O'Higgins, p. 41) porque el del Este o del río Negro o Camino Nuevo quedaba inutilizado durante los inviernos. El Diario de Tomás O'Higgins es interesante porque anota nuevos topónimos y tiempos de viaje, pero no realizó ninguna medición de distancias.

El camino dibujado por Moraleda en 1796

Sin duda el camino que parte desde la localidad de Purísima Concepción de Lolcura es el principal fenómeno geográfico representado por Moraleda en su mapa y el que motivó su realización: se trata en realidad de un mapa temático, enfocado en ese propósito. Aunque el piloto nunca viajó por ese camino y ni siquiera pisó su inicio, al parecer quedó con el interés manifiesto de realizar su propio mapa luego de desaprobado las instrucciones que le dio Hurtado para que dibujara la Carta Hidrográfica de 1787 (véase Lagos 2019). El borde costero era, en cambio, de su total conocimiento luego de haberlo navegado en repetidas ocasiones. De modo que con los datos proporcionados por José de Torres y con los adquiridos de los expedicionarios anteriores, Moraleda dio curso a su trabajo.

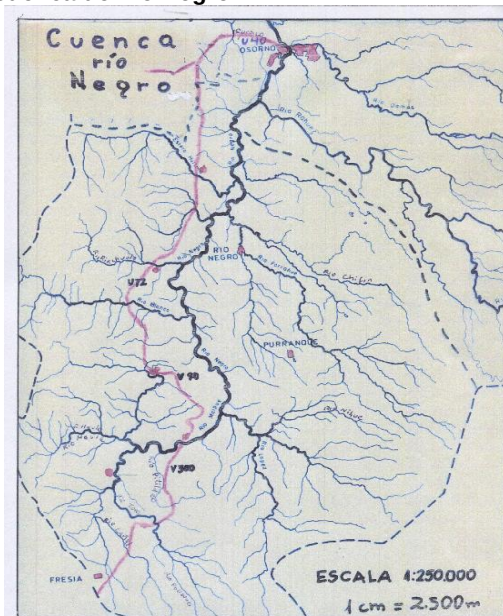
Materializa en su dibujo el trazado descrito por Juan Isidro Zapata en 1791 desde Lolcura al río Maypué: los lugares que marca se ajustan a los descritos por el cirujano, con algunas pequeñas diferencias con las distancias computadas por Torres. En este tramo Moraleda localiza los 7 cuarteles o campamentos que sirvieron de refugio a los expedicionarios, pero no les da tal nombre. Nombre y dibuja los ríos que va cortando el camino, con líneas cortas pero perceptibles. Hasta la cuesta de Amancaes (43 km.) el camino ha avanzado con rumbo rectilíneo NNE. Desde allí y por 1 legua (5,5 km) tuerce hacia el NNW, siguiendo luego en línea casi recta con rumbo N. durante 2 leguas (11 km.) hasta pasar la cuesta de Parga Grande y desde allí se desvía por 2,7 (15 km.) leguas hacia el NE. hasta llegar al fuerte Maypué, situado en la orilla sur del río homónimo, que Moraleda dibuja viniendo desde el W. En esa ubicación el río, que es dibujado por vez primera, dobla hacia el N y mantiene un rumbo NE. En este sector asistimos a una bifurcación del camino: hacia el NW. Moraleda dibuja el tramo que bordea la cordillera costera, camino recorrido por Sánchez-Torres en su viaje de ida a Osorno, realizado también por Mansilla y dibujado en este tramo por Pusterla, con sus ríos Blanco, Riachuelo y Huilma perfectamente localizados: desde Maypué hacia el N. el camino se desvía levemente hacia el Oeste, diferenciándose claramente 4 tramos: el primero parte del fuerte hacia el NE. es corto, de media legua (unos 3 km.), el segundo tramo, de 2,8 leguas (unos 15 km.) se desvía al NW., cruza el río Blanco y tuerce nuevamente al NNE.

El tercer tramo continúa en ese rumbo por 3,5 leguas (unos 19 km.), cruza el río Riachuelo y llega hasta el río Huilma. Desde allí, el cuarto tramo toma rumbo N. por 0,9 leguas (unos 5 km.) y luego se desvía hacia el NE. dibujando un arco de 4,2 leguas (unos 22 km.) hasta llegar al río Rahue frente al fuerte San Luis. Lo interesante es que a unos 7 km. del final, el capitán localiza el lugar y estero de Curaco (O'Higgins, p.63) donde actualmente se sitúa el vertedero de basura de Osorno. Este arco es reproducido por la actual carretera U 40 que conduce desde Osorno a la costa, la cual se bifurca con un ramal que sale hacia el sur (U 72). En el Mapa Topográfico dibujado por Mackenna en 1800 y copiado por Atero en 1804 (véase Lagos y Vahí 2011 y Lagos 2015) encontramos el mismo dibujo. La U 40 corresponde al Camino al Mar, y la U 72 corresponde al comienzo del Camino de Chiloé. El ramal al sur (U 72) conecta con la localidad y río de Huilma y continúa hacia el río Blanco, por lo que pensamos que es el verdadero trazado del antiguo Camino Real reacondicionado pero fiel al primitivo trazado colonial.

Un camino que nace en Osorno a la salida del barrio Rahue Alto, justamente en la avenida llamada Camino Real y que inicialmente bordea al río Rahue y a poco se adentra en sus terrazas para luego llegar a Huilma, es una construcción posterior. La gran diferencia con la cartografía actual la origina el dibujo que hace Moraleda del trazado del río Negro (al cual él continúa llamando Maypué hasta que confluye con el de Las Canoas (Rahue)) es que el río

mantiene un rumbo general NE, mientras que Moraleda lo dirige rectamente hacia el N. y 1,5 leguas tras recibir al Huilma lo hace dar un brusco giro, casi en ángulo recto, hacia el E, para luego de recorrer 2,7 leguas (casi 15 km.) confluir con el río Rahue y doblar nuevamente recto hacia el N. para, tras un recorrido de 1,2 leguas (casi 7 km.) encontrar el pie del fuerte San Luis y desde este recodo salir hacia el NW. La novedad de este mapa es que muestra por primera vez el que el cartógrafo llamó Camino Nuevo (o camino del Este o del río Negro) que fue abierto, tras la intervención de Catheguala, por la expedición Sánchez-Torres en 1794. Nace en el fuerte San Luis y tras recorrer 1,2 leguas (unos 7 km.) por la orilla W del Rahue y pasada la confluencia con el Negro, atraviesa este río continuando su recorrido siempre por la orilla Este por una distancia de 9 leguas (unos 48 km.). Al llegar al sector llamado Pampa Pulin (topónimo que no registra la cartografía actual) se desvía hacia el SW en un tramo de 2,5 leguas (unos 13 km.) hasta llegar al fuerte Maypué. En este camino del E. Moraleda señaló 3 ríos que atraviesa, sin nombrar ninguno, mientras que O'Higgins nombra 8 ríos, de los cuales solamente 2 (Nigüey y Chifin) son identificables en la actualidad.

En la Imagen 3 se representa la cuenca del río Negro simplificada, tomada de las cartas terrestres escala 1:250.000 Puerto Mott y Osorno, ambas del año 1994. En ella la red de drenaje se dibuja en color negro, mismo color, pero en línea segmentada para mostrar el límite de la cuenca. En rojo, cuadrados mostrando las ciudades y en una línea roja las carreteras actuales U 40 (camino al mar), U 72 (camino a Huilma), V 90 (camino a Crucero) y V 300 (camino a Fresia) que unen desde Osorno a Maypué y que continúan al sur hasta Lolcura. Resulta convincente comparar este trazado con el que dibujó el piloto: a pesar de la diferencia de escalas, se percibe una gran similitud entre ambos, el elemento que resulta aclaratorio y definitivo es la localización del punto Curaco para comprender el arco que describe el camino desde Huilma hacia el norte y que finaliza en el camino al mar que ha nacido en Osorno. Esto nos habla de la vigencia de un trazado realizado con instrumentos y métodos antiguos por oficiales del ejército, ingenieros militares y simples soldados dotados de un instinto natural para discriminar los tipos de terreno y sobre todo las divisorias de aguas, trazado que luego sirvió de base para establecer todo el entramado carretero actualmente en uso.

Imagen 3: Mapa de la cuenca del río Negro.

Fuente: Tomado de las cartas 1:250.000 Osorno Puerto Montt. La línea roja: carretera actual (U 40; U 72; V 90; V 300) entre Osorno y Fresia por el río Blanco.

Hemos realizado un cuadro anexo que permite comparar los topónimos y distancias según los autores, datos que fueron llevados al mapa por Moraleda. Se establece el listado de topónimos de norte a sur. En la columna izquierda situamos la nómina de ríos dibujados por Pusterla desde Osorno al fuerte Maypué y bajo ellos, y hasta Lolcura, los datos entregados por Zapata, con sus distancias medidas desde el sur. La columna derecha muestra primero la parte este recorrida por el camino nuevo, con pocos datos y luego, desde Maypué al sur, los nombres y distancias que dibujó Moraleda. Las distancias son en leguas y se han medido de sur a norte. Hay una diferencia de 2 leguas (12 km.) en las distancias totales comparadas, que nos parece escasa.

Después de 1796 ya no hubo trabajos cartográficos específicos sobre el camino, solamente se trataba de mantenerlo con intensas campañas estivales. Con el paso del tiempo se fue mejorando el Camino Nuevo que lentamente desplazó el uso del de Río Blanco. A pesar de las dificultades, el camino era viable: en el verano de 1797 el capitán José de Arangua viajó desde San Carlos a Osorno por el camino Real dirigiendo a 28 familias de repobladores que, llevando todos sus enseres, tardaron 6 días en llegar (O'Higgins, p.86), lo mismo hizo el 30 de noviembre siguiente el capitán Juan Mackenna, llevando a 10 familias. Cuando en 1820 Georges Beaucheff salió desde Osorno hacia el sur para batir a los últimos contingentes realistas que quedaban en Chile continental, lo que consiguió en la batalla de El Toro, viajó con sus 250 hombres por el Camino Nuevo, que describe como un sendero angosto en medio de la tupida selva, de suelo barroso y entrega una imagen muy clara: 2 veces se refiere a la sensación de estar en un desfiladero (Puigmal, 2005)

CONCLUSIONES

Para el año 1796 ya estaba establecida la ruta que permitía unir rápidamente Osorno con Chiloé, dando continuidad al Camino Real que nacía en Valdivia. Existía la tranquilidad de poder tener una respuesta rápida, en un plazo de 48 horas, ante un ataque externo ya fuera en

Valdivia o en Chiloé. En el plano interno, la repoblación de Osorno aseguraba una escala intermedia en los desplazamientos, con control y seguridad de viajeros y mercancías, a la vez que un bien resguardado fuerte reforzaba los compromisos adquiridos en el Tratado de Las Canoas asegurando la pacificación del territorio, que no volvió a sufrir un estallido como el de 1792. En palabras de Urbina Burgos (2009) “la vieja frontera comenzaba a transitar a región vertebrada, dejando de ser la última frontera” (p. 328).

La comparación del mapa de Moraleda con la cartografía actual nos permite afirmar que los trabajos de levantamiento de datos realizados con instrumentos precarios y con poco personal especializado tienen una insospechada vigencia, pese al contraste de metodologías e instrumentos imposibles de imaginar en aquella época de esforzados días de terreno.

La Carta Esférica tiene también un importante significado político: viene a mostrar la consolidación del dominio territorial por parte de la corona y la aceptación de sus habitantes a tal hecho. Pero, la realidad es, al parecer, distinta. Si Moraleda hubiese seguido el conducto regular, el Virrey O’Higgins se hubiera complacido de recibir de sus manos tal espléndido y necesario documento, sobre todo si podía servir al capitán O’Higgins en su viaje de inspección que comenzó el 12 de septiembre. Si lo recibió después, durante 1787, el Superintendente Juan Mackenna contaría con una información relevante acerca de su nuevo territorio. Siguiendo el conducto regular, alguna copia hubiese quedado guardada en poder del Ministerio de Indias o algún otro archivo real. Todo indica que la Carta Esférica no fue conocida en su tiempo por las autoridades españolas, desconocimiento que duró hasta que Gabriel Guarda la rescató en 2010 desde los fondos de la British Library. De cómo llegó ahí ese único ejemplar, tendríamos que buscar una respuesta holmesiana.

Referencias

- Barros Arana, D. (1888a). Introducción. En J. de Moraleda i Montero, *Exploraciones jeográficas e hidrográficas* (pp. V–XIX). Imprenta Nacional.
- Barros Arana, D. (1888b). Don José de Moraleda i Montero. *Revista de Marina*, 7(41), 331–341.
- González-Ripoll, M. D. (2000). *Bajo pólvora y estrellas: Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración*. Museo Naval de San Sebastián.
- Guarda, G., & Moreno, R. (2010). *Monumenta Cartographica Valdiviensae: Misión, territorio y defensa, 1551–1820*. Corporación Amigos del Patrimonio Cultural de Chile.
- Hanish, W. (1982). *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes*. Academia Superior de Ciencias Pedagógicas.
- Instituto Geográfico Militar. (1994). *Carta terrestre Osorno, 1:250.000 (N.º 4000-7130)* [Mapa].
- Instituto Geográfico Militar. (1994). *Carta terrestre Puerto Montt, 1:250.000 (N.º 4100-7145)* [Mapa].
- Instituto Geográfico Militar. (1972). *Carta topográfica Osorno, 1:50.000 (N.º 4030-7300)* [Mapa].
- Instituto Geográfico Militar. (1972). *Carta topográfica Huilma, 1:50.000 (N.º 4030-7315)* [Mapa].
- Instituto Geográfico Militar. (1971). *Carta topográfica Riachuelo, 1:50.000 (N.º 4045-7315)* [Mapa].
- Instituto Geográfico Militar. (1971). *Carta topográfica Río Negro, 1:50.000 (N.º 4045-7300)* [Mapa].
- Instituto Geográfico Militar. (1971). *Carta topográfica Fresia, 1:50.000 (N.º 4100-7315)* [Mapa].
- Instituto Geográfico Militar. (1971). *Carta topográfica Los Muermos, 1:50.000 (N.º 4115-7315)* [Mapa].
- Instituto Geográfico Militar. (2010). *Carta topográfica Maullín, 1:50.000 (N.º 4130-7330)* [Mapa].
- Lagos, R., & Vahí, A. (2011). Cartografía colonial de Osorno: Los mapas de Miguel María de Atero, 1804. *Espacio Regional*, 2(8), 25–35.
- Lagos, R. (2015). Cartografía colonial de Osorno: La obra del superintendente Juan Mackenna O’Reilly. *Espacio Regional*, 2(12), 25–38.

- Lagos, R. (2019). Cartografía colonial de Osorno: El mapa Valdivia-Chiloé dibujado por Mariano de Pusterla, 1791. *Espacio Regional*, 1(16), 137 – 162.
- Lagos, R. (2021). Cartografía colonial de Osorno: El mapa hidrográfico reducido entre el río Bueno y el puerto de San Carlos, dibujado por Francisco Hurtado del Pino, 1787. *Espacio Regional*, 1(16), 35 – 60.
- Lagos, R. (2024). Cartografía colonial de Chiloé: El mapa del camino de Caicumeo firmado por Francisco Hurtado, 1787. *Espacio Regional*, 2(21), 27–46.
- Mansilla, P. (1787). *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 piloto que llevaba formó dicho diario el día 11 de mayo y es como sigue* (pp. 216–236). Biblioteca Nacional, Manuscritos Medina, vol. 260.
- Medina, J. T. (1906). *Diccionario biográfico colonial*. Imprenta Elseviriana.
- Mellén, F. (1998). Noticias genealógicas del teniente de navío don José de Moraleda y Montero. *Derroteros del Mar del Sur*, 6(6).
- Moraleda y Esteban, J. (1903). *El apellido Moraleda* (Vol. 1). Toledo.
- Moraleda y Esteban, J. (1912a). *El apellido Moraleda: Su origen, sus entronques, notas biográficas* (Vol. 2). Toledo.
- Moraleda y Esteban, J. (1912b). *La Casa de Moraleda: Notas relativas a este linaje toledano*. Toledo.
- Moraleda i Montero, J. de. (1888). *Exploraciones geográficas e hidrográficas de José de Moraleda i Montero* (D. Barros Arana, ed.). Imprenta Nacional.
- O'Donnell, H. (1990). *El viaje a Chiloé de José de Moraleda, 1787–1790*. Editorial Naval.
- Olguín, C. (2005). Expedición chilota al territorio continental para habilitar una vía terrestre desde Lolcura al río Maypué. *Boletín del Museo y Archivo Histórico Municipal de Osorno*, 7, 60–66.
- Real Academia de la Historia. (s. f.). José Manuel de Moraleda y Montero. En *Diccionario Biográfico Español*. Recuperado de <http://dbe.rah.es/biografias/47996/jose-manuel-de-moraleda-y-montero>
- Ríos, M. (2012). Práctica científica en el Pacífico Centroamericano: Los viajes de José de Moraleda (1802–1804). *Revista Geográfica Norte Grande*, 51, 159–183.
- Sagredo, R., & González, I. (2004). *La expedición Malaspina en la frontera austral del Imperio español*. Editorial Universitaria.
- Sagredo, R. (2009). Navegación científica en el Mar del Sur: El piloto Moraleda (1772–1810). *Revista de Historia Iberoamericana*, 2(1), 46–79.
- Sánchez, J. (1794). *Expedición del restablecimiento del camino por la antigua ciudad de Osorno a Maullín* (pp. 333–372). Biblioteca Nacional, Manuscritos Medina, vol. 260.
- Torres, J. (1794). *Diario que ha formado el piloto de número de la Real Armada José de Torres desde la salida del fuerte de San Luis de Osorno hasta el fuerte de Maipué* (pp. 373–393). Biblioteca Nacional, Manuscritos Medina, vol. 260, rollo 6020.
- Urbina Carrasco, M. X. (2009). *La frontera de arriba en Chile colonial*. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana / Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.
- Vásquez, I. (1997). Don José Manuel de Moraleda y sus expediciones hidrográficas australes (1787–1796). *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 107, 219–257.
- Vásquez, I. (2004). Don José Manuel de Moraleda y Montero de Espinosa, primer piloto y alférez de fragata graduado de la Real Armada y sus exploraciones hidrográficas australes. En *Historia naval del Reino de Chile, 1520–1826* (cap. XXXIV, pp. 985–1039).
- Zapata, J. (1791). *Diario de la expedición de ensanche del camino de la provincia de Chiloé a la plaza de Valdivia* (Archivo Nacional, Fondo Varios, vol. 276, pieza 9, pp. 138–180).

Anexo. Cuadro de lugares y distancias

MAPA	PUSTERLA	leguas	MAPA	MORALEDA	leguas
Fuerte San Luis		1,3	Fuerte	San Luis	
Curaco	(Tomás)	4,5			
río Huilma		2			
río	Riachuelo	2			
río	Blanco	4			
río y fuerte	Maypué	3,5			1
DIARIO	ZAPATA				
cuartel 7 río Toro		0,75	casa río	Toro	0,8
cuartel 6 río Polizones		1,5	río	Polizones	1,6
cuartel 5 cuesta Parga Grande		1	casa río	Parga	0,4
río Parga	Chico		cuesta Parga Chico		1,5
cuesta de	Amancaes		cuesta	Amancaes	0,4
cuartel 4 río Amancaes		0,75	río	Amancaes	0,4
cuartel 3 río Frío		1,5	casa de	Río Frío	3,9
cuartel 2, 2º Manglar		1,5	casa refugio de bastimentos		1,1
cuartel 1		4			
cuesta de	la Vaca		cuesta	La Vaca	2,1
Lolcura		0	Lolcura		0
total	leguas	11	total	leguas	13,2
	km.	61,1		km.	73,5



Esta obra está bajo licencia internacional [Creative Commons Reconocimiento-No Comercial 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).