

CARTOGRAFÍA COLONIAL DE CHILOÉ: EL MAPA DEL CAMINO DE CAICUMEO, FIRMADO POR FRANCISCO HURTADO, 1787*¹

CHILOE'S COLONIAL CARTOGRAPHY: THE CAICUMEO ROAD MAP, SIGNED BY FRANCISCO HURTADO, 1787.

 <https://doi.org/10.32735/S2735-61752024000213878>

Ramiro Lagos Altamirano²

ramiro.lagos@gmail.com

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

Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas
Santiago, Chile

RESUMEN

Se analiza el mapa llamado de Caicumeo firmado por Francisco Hurtado en sus propiedades: coordenadas, escala, toponimia, coloración y dibujo del camino, hecho para servir el propósito de resolver la conectividad San Carlos- Castro cruzando el territorio por el interior de la isla. Territorio desconocido que se explica a la luz de conocimientos geográficos actuales y del análisis de la cartografía reciente, lo que permite explicar su importancia en la construcción de la carretera actual y da fe de la preparación de excelencia de los oficiales del Real Cuerpo de Ingenieros. Se conocen cartas, expedientes y opiniones de visitantes, con detalles de los sucesos de la época, la construcción del camino y su resultado en el tiempo.

Palabras claves: conectividad chilota; territorio adverso; tenacidad exitosa; Moraleda.

ABSTRACT

The Caicumeo Road Map, signed by Francisco Hurtado is analyzed on his characteristics, as coordinates, scale, toponymy, coloration, design and drawing. Made to serve the purpose of connect through the territory the cities of San Carlos and Castro, an unknow land, that we explain in the light of actual geographical knowing and on the study of recent cartography, so, we can explain the important role of the old road in the construction of the actual route, all based on the excellent job realized by the officers of the Royal Engineers Corps. Also, its possible know the letters, dossiers and opinions of travelers relating the time events, the road construction and its results along time.

Keywords: Chilote connectivity; adverse territory; successful tenacity; Moraleda.

Introducción

El territorio de la Provincia de Chiloé, especialmente la Isla Grande, cuenta con una vasta cartografía realizada por autores tales como Carlos de Beranger, Francisco Machado, Pedro González de Agüeros, Lazaro de Rivera y José de Moraleda, entre otros. En esta comunicación nos enfocamos en el tratamiento del mapa conocido como del camino de Caicumeo, firmado en

* Artículo recibido el 5 de agosto de 2024; aceptado el 23 de octubre de 2024.

¹ A la memoria del Dr. Rodolfo Urbina Burgos, capitán de historiadores chilotes.

² Geógrafo, doctor en geografía por la Universidad Complutense de Madrid, España. Miembro de la Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas.



San Carlos (Ancud) en 1.787 por el entonces Gobernador-Intendente don Francisco Hurtado del Pino, su concepción, dibujo y resultados, así como la construcción del camino y sus consecuencias geográficas. Ahora analizamos detalladamente este mapa, para conocerlo en cabalidad y, además, incorporando nuevos documentos teniendo en consideración que las representaciones cartográficas son valiosos e innegables testimonios del pasado, pero deben evaluarse compulsivamente con antecedentes coetáneos que confirman, rectifican o descartan los fenómenos representados. En este caso, hemos logrado compulsar el mapa con una tríada de importantes documentos de la época.

Antecedentes históricos

Como señala Urbina Burgos (2013), la política de defensa impulsada por Carlos III hacía imprescindible mantener la conectividad terrestre entre las diferentes ciudades, puertos y plazas fuertes del Reino. Tras su paso como Gobernador de Chile (1754-1761) y sus fructíferos reconocimientos geográficos, Manuel de Amat y Junjent, ahora Virrey del Perú (1761-1776) comenzó a preocuparse de conectar Concepción con la Plaza Fuerte de Valdivia y luego ésta con Chiloé, pasando por el territorio de la desaparecida ciudad de Osorno. En 1767 el Virrey Amat dispuso que la provincia de Chiloé pasara a depender directamente del Virreinato del Perú, sustrayéndola del mando de la gobernación de Chile. Dispuso que el militar e ingeniero Carlos de Beranger asumiera como Gobernador de Chiloé (1768-1772) lo que implicó el comienzo de una época de significativos cambios. El 20 de agosto de 1778 Beranger fundó la villa de San Carlos (Ancud) con la categoría de puerto habilitado para el comercio con El Callao y como sede del gobierno político y militar de la isla, en desmedro de Castro, la anterior capital chilota.

Para poblar la nueva villa obligó a los habitantes del puerto y fuerte de San Antonio de Chacao, único emplazamiento urbano situado al norte de Castro, sobre la orilla sur del canal de Chacao, a trasladarse a la nueva villa. Logró su propósito tras hacer incendiar Chacao, con lo que San Carlos se convirtió pronto en la mayor población chilota, quedando Chacao solamente como puerto alternativo y guarnición fortificada mientras que Castro debió resignarse a asumir en adelante un rol secundario. Durante su apogeo, Castro era el puerto de destino de los barcos provenientes de Valparaíso y, principalmente, del Callao, portando el real situado y el comercio enviado por las casas limeñas, elementos importantísimos en la vida chilota. Habilitado San Carlos, era fundamental disponer de un camino que uniera ambos puertos por el interior de la isla para agilizar el transporte de mercaderías, el traslado de los vecinos y poder movilizar rápidamente a las tropas.

El problema de la conectividad

Mientras se carecía del camino, y Chacao era el puerto más al norte, la conectividad isleña se resolvía por vía marítima. Se navegaba desde Chacao a Castro y a todos los destinos costeros en viajes llenos de peligros por las mareas, las corrientes, la repentina afluencia de intensos vientos, los oleajes fuertes y complicados por un litoral plagado de islas, puntas y bajíos. La navegación era algo segura solamente durante los veranos, se navegaba durante el día y se anclaba por las noches, de preferencia cerca de la casa de algún poblador que pudiera proporcionar alojamiento, lo que propiciaba la sociabilidad y el comercio. Se trató de construir un camino interior que uniera Chacao con Castro, el de Quinquenque, pero solamente alcanzó una longitud de 7 leguas (38,8 km) y era de difícil uso: planchado, angosto, el terreno hostil lo dejó inhabilitado al cabo de pocos años.

La fundación de San Carlos agravó el problema. Quedaba más distante de Castro y había que desafiar al canal de Chacao con sus corrientes y remolinos. Para dar cumplimiento a la Instrucción número 9 del Rey y consciente de que era necesario unir San Carlos con Santiago de Castro a través de un camino por el interior de la isla, atravesando el espeso bosque interior, según relata Urbina Burgos (2013), Beranger dio comienzo a la empresa pensando que sería

fácil, trazando un camino recto entre ambas localidades separadas apenas por una distancia entre 15 y 20 leguas (la verdadera es de 90 km, 16,5 leguas). Comenzó emprendiendo los trabajos de desmonte directamente desde San Carlos hacia el sur, subiendo las serranías de Bellavista en ese rumbo. Los hacheros abrieron un sendero de 7 leguas de largo (38 km), un tercio del total, pero hubieron de detenerse impedidos por la fragosa montaña y las ciénagas, dejando no obstante un piso planchado de tablas y troncos.

El abandonado trabajo no fue retomado sino 12 años después bajo el gobierno de Antonio Martínez de la Espada (1781) con participación del ingeniero militar Manuel Zorrilla y de Pedro Mansilla, pero también fracasaron por “los terrenos malos, pantanosos, ríos y esteros”. De nada sirvió el trabajo obligatorio de milicianos e indios, que causó malestar entre la población. El nuevo Gobernador-Intendente Francisco Hurtado, siguiendo la Instrucción 9 de su cometido, reemprendió los trabajos en 1787 con un contingente de hacheros dirigido por Francisco Javier Mansilla, Juan José Díaz y Mariano Cárcamo. Durante una primera etapa, que les demandó 113 días, reconocieron y talaron la senda a través del bosque. Una segunda etapa estuvo a cargo de Francisco Albancini, Maestro Mayor de las obras militares del fuerte San Carlos.

Bajo su dirección se organizó a la población española e india para trabajar por turnos, mientras que a los frailes de Castro se les encargó la tarea de alentar a la feligresía que se mostraba reacia a cooperar (Urbina Burgos, 2013). Finalmente, el trabajo mancomunado logró su propósito. El camino fue terminado el mismo año 1787. Se podía transitar, aunque con muchas incomodidades, que se fueron eliminando con trabajos sostenidos en los años siguientes.

Relatos de testigos

Es interesante mencionar la opinión vertida por Moraleda (1888). Señala que en 1787 trabajó por orden de Hurtado en dibujar 4 planos en punto mayor que comprenden media isla de Chiloé con inclusión del camino que conduce desde este puerto a la ciudad de Castro:

“el que abrió en 1781 el Ingeniero Ordinario Don Manuel Zorrilla, perfeccionó algo el capitán Don Antonio de Mata en 1786 y el caballero Gobernador actual ha intentado concluir en el pasado y presente 1788, comisionando a su arrumbamiento i medida a Cornelio Lastra, marino del Perú con mui cortos principios de náutica práctica para el manejo del timón, sobre cuyos rumbos y distancias he delineado el camino” (y agrega en una nota) “que el camino Cayucunghen, de 18 leguas, (99,9 km) está a punto de concluirse, pero es tan defectuoso, puro barro, hace falta inversión” (p. 223).

Con esta afirmación, Moraleda despeja cualquier duda acerca de su autoría del mapa. Cuando diez años más tarde (enero de 1797) el capitán Tomás O’Higgins, que fue enviado por su tío el Virrey a observar el estado de las provincias del sur chileno, realizó el viaje entre San Carlos y Castro, entregó un completo informe que resumimos en el cuadro siguiente:

Cuadro 1: Observaciones de Tomás O’Higgins en el camino de Caicumeo.

Fuente: elaboración propia.

Tramo	0	1	2	3	4
Localidad	San Carlos	San Antonio	Puntra	Butalcura	Castro
Distancia	0	3 lg.	4 lg.	4 lg.	4 lg. (16 leguas)
Tiempo	0	2,5 lg.	5,5 lg.	2,5 lg.	4,5 lg.
Río		San Antonio	Puntra	Butalcura	Gamboa
Puente		1	1	2	
Casemita		1	1	1	
Tipo terreno	Subidas y bajadas	Varios esteros	Sólido	Más habitado	Cultivos y arboledas

El capitán O’Higgins demoró un total de 15 horas de viaje efectivo en recorrer las 16 leguas del camino, (Moraleda habla de 18 leguas) en un viaje de un día y medio realizado en 4 etapas, descansando y cambiando caballos en cada una de ellas. Como se ve, los ríos ya tenían asignados sus nombres, y “los puentes bien construidos, el camino es como un estrecho callejón planchado por palos de 2 varas de largo (1,6 m) de tablazón y palos redondos” (O’Higgins, 1942, p. 74). La imagen entregada por O’Higgins no había variado mucho 28 años más tarde, cuando Charles Darwin emprendió el mismo viaje en compañía de Mr. Parker King, para el cual contrataron un guía y caballos, el 22 de enero de 1835. Y entregó la mejor descripción de ‘este curioso camino planchado’:

“En un principio se suceden sin interrupción colinas y valles, pero a medida que nos aproximamos a Castro se presenta el terreno más llano. El camino es por sí mismo muy curioso: en toda su longitud, a excepción de algunos trozos anchos, consiste en grandes durmientes de madera, unos anchos colocados longitudinalmente y otros muy estrechos transversales. En verano no es muy malo este camino, pero en invierno, cuando la madera se pone escurridiza con la lluvia es muy difícil viajar...en esta época del año se empuantan ambas orillas del camino, que también suelen estar cubiertas de agua, y hay que asegurar los durmientes longitudinales atándolos a postes o estacas clavadas en los suelos a cada lado de la vía...la caída del caballo es, por lo tanto, muy peligrosa por el riesgo de caer sobre los postes; bien es verdad que la costumbre de circular por estos caminos ha hecho muy activos a los caballos de Chiloé, y era muy curioso ver con qué agilidad y qué seguridad en el golpe de vista saltaban de un poste a otro allí dónde los troncos habían sido desplazados. Grandes árboles forestales cuyos troncos enlazan plantas trepadoras forman verdaderas murallas a los lados del camino. Cuando puede verse una extensión larga de estas avenidas constituye un espectáculo curioso por su misma uniformidad: la línea blanca

formada por los durmientes parece que se estrecha hasta desaparecer ocultándose en las sombrías profundidades del bosque, o termina en un zigzag cuando trepa por una colina... Aunque en línea recta no hay más de 60 km desde San Carlos hasta Castro, ha debido ser muy dificultosa la construcción de este camino.

Me han asegurado que muchas personas murieron antaño al querer atravesar el bosque” (Darwin, 1983, p. 346).

Diez años antes, en 1825, el capitán español encargado de la defensa de Chiloé por el Gobernador Quintanilla José Rodríguez Ballesteros reconoció el camino y manifestó que se presentaban a trabajar para su mantención partidas de hasta 1000 hombres con sus herramientas, en sus 18 leguas de longitud y 2 varas de ancho. Se sostenía el espíritu de trabajo mancomunado impulsado por Hurtado en el comienzo, pero no había avances y solamente se mantenía lo existente, tal como lo corrobora la descripción de Darwin.

Documentos generados por la construcción del camino

El último mes de 1787 y el primero de 1788 fueron prolíficos en la producción de documentos relacionados con el camino. En el AGI (Sevilla) se conserva la carta enviada por Hurtado a Gálvez informándole la apertura del camino, más otros 2 documentos de carácter judicial bajo el nombre de “Expediente del Camino de Caicumeo”, todos los cuales se adjuntan al mapa del camino, y que a continuación se presentan:

1. Carta al ministro de Indias José de Gálvez, Marqués de Sonora

Hurtado se sentía orgulloso de haber dado cima a tan importante obra y se apresuró a informarle en carta escrita “el 8 de 1788”, sin mencionar el mes, pero podemos afirmar que se trata de enero. En esa fecha Hurtado todavía ignoraba el deceso del que fuera su mentor, acaecido el 27 de junio del año anterior y continuaba rindiéndole informes de sus servicios. La misiva es muy explícita y demuestra además el carácter de Hurtado y el elevado concepto que de sí mismo tenía. Dice “no sólo he abierto el camino breve y corto cuanto permite el terreno de aquí a la capital, sino que he desechado los pantanos, fangales, quebradas y un penoso río o torrente muy expuesto que tenía y cerraba la comunicación lo más del año a causa de las continuas lluvias de este clima: esta obra se tuvo por imposible no habiéndose encontrado paso por el denso bosque y todo lo más cerros y colinas que media en toda la distancia entre este puerto a la ciudad en diversas tentativas que se hicieron en tiempos de mi antecesor y se emprendió con más esfuerzo que antes por el Ingeniero Ordinario Don Manuel

Zorrilla, se dió principio a la obra haciendo un camino sumamente ancho, espacioso y planchado todo como que iba por terrenos malos y pantanosos, ríos y cerros, y lo que es más, un camino dilatadísimo por el rodeo inmenso que daba y así después de haber emprendido los mayores trabajos y cansado de toda la provincia los mayores disturbios con tan [...] lo habían abandonado como errado, obra inacabable e inútil, pues como son frecuentes las aguas, además de los inconvenientes insinuados, comprendía muchas subidas muy pendientes y bajadas precipitadas que, en estando un poco húmedo nadie se atrevía a pasarlas y algunos que lo emprendieron se rompieron piernas, brazos y mataron caballos. Luego que llegué y reconocí lo preciso de abrir un camino corto y cómodo lo emprendí, y a costa de tentativas y afanes, venciendo obstáculos y molestias lo logré, y para perfeccionarlo en cuanto a encontrar el terreno, investigué y hallé el desecho que consta, uno y otros por el Plan e información judicial que remito a las superiores manos de V.E., asegurándole no hay otro mejor terreno que facilite más cómodo ni más fácil paso, que desde hoy he expedido las órdenes y dado las disposiciones para que toda la Provincia, a un mismo tiempo, trabaje en ensancharlo de 4 varas, limpiarlo, planchar algunos ciertos trechos, hacer unos puentecitos de muy poco momento y dejarlo enteramente recorrible, de forma que si antes carecía de comercio interior esta isla por lo costoso y expuesto que era venir por mar, ahora lo tendrá abundante y seguro por lo corto, fácil y seguro que lo es por tierra, si antes era tan difícil reunir las fuerzas en el verano, siendo el mejor tiempo del año, y tan dilatado e imposible en el invierno, ahora, en un día irá y vendrá un hombre a caballo, mudando caballo en medio del camino, a cuyo efecto he puesto una casa con guardia de milicianos para esto y otros efectos del Real Servicio. De todo esto se sigue y seguirá siguiendo en cada caso haber cumplido puntual, exacta y eficazmente cuanto S.M. me mandó en la Real Instrucción y en esta parte queda evacuado y por tal queda V.E. por la segunda parte del Artículo IX de la Real Instrucción que se me encargó para el mando de esta provincia, estándolo igualmente en cuanto a la primera

parte: puede V.E. creerme en cuanto de esta Provincia le digo y propongo, pues además de la naturalidad que me es genial, no me domina interés ni ambición que pueda perturbar mis conceptos y con un vivo deseo de servir a S.M. y de salir de aquí y descansar el último paso de la vida que antes he gastado en continuos afanes, tareas, trabajos y peligros y en los destinos más tristes y penosos.

Nuestro Señor dilate la vida de V.E. muy felices años.

San Carlos de Chiloé 8 de 1788.

Exmo Señor

Francisco Hurtado

Exmo Señor Marqués de Sonora.

2. Expediente del camino de Caicumeo, que consta de dos documentos con sus duplicados:
 - a. Declaración ante el alcalde de Primer Voto de San Carlos, el capitán Juan García, realizada el 7 de diciembre de 1787 en San Carlos. García informa que “ha recibido sumaria información acerca del camino, reducida a los puntos siguientes”. No identifica al declarante.

Primero: se refiere al estado actual del camino interior de la isla nuevamente hecho y su Desecho nuevo, que ya está practicable y que sólo falta limpiarlo, ensancharlo y componerlo para que quede muy cómodo, tanto que en un día se pueda ir de San Carlos a Castro y en otro se pueda volver.

Segundo: que todos consideran que el camino es muy útil y práctico para toda la Provincia, en particular desde *el atajo que hice practicar*, que además de ahorrar distancia desecha el paso por terrenos pantanosos y por un río molestísimo que hacían intransitable el paso, evitando también construir puentes y calzadas costosas y de difícil construcción.

Tercero: que el camino nuevo evita lo dilatado, molesto y peligroso que era viajar siguiendo el rodeo del mar, tanto por lo largo y malo del camino como por las desgracias causadas por los temporales siempre súbitos para irrumpir muy recios, frecuentes y de duración.

Finaliza el documento diciendo “y esto tráigase duplicado para darle el giro que corresponda”. Firma: Francisco Hurtado.

Aunque el alcalde García no lo manifiesta, es evidente que el declarante era el propio Intendente, cuando en el punto 2 dice “el atajo que hice practicar” y además aparece firmándolo al final. En cuanto al río molestísimo, debería tratarse del río Vilcún, que no existe en el territorio cruzado por el Desecho, puesto que nace en los altos de Tantauco, vierte primero hacia el E., se junta con el río Negro y con ese nombre transcurre hacia el N. y desagua en el estuario del Pudeto sin volver a interferir el trazado del camino.

- b. El segundo documento del Expediente contiene las declaraciones realizadas “en cumplimiento del Superior Decreto expedido por el Sr. Gobernador-Intendente” ante el tribunal constituido por el alcalde de Primer Voto, Capitán Don Juan García, refrendadas por el Escribano de la Real Hacienda Don Luis Gonzaga de Cárcamo. Concurren a declarar los sujetos más fidedignos, empezando por el señor cura y todos los miembros del Ilustre Cabildo y demás sujetos así de tropa como vecinos que acaban también de venir por el camino. Declaran:
1. Licenciado Lázaro Pérez de Alvarado, cura vicario y Capellán Real.
 2. Don Ignacio Loaiza, Regidor de Castro.
 3. Don Jacinto de Cárcamo, Regidor de Segundo Voto.
 4. Don Fernando Andrade Guariquerque, alcalde de la Santa Hermandad.
 5. Don Juan de Dios Gómez, alcalde de la Santa Hermandad.
 6. Don Bernardo Oyarzun, Regidor.

Todos los comparecientes realizaron el juramento por Dios, hicieron la señal de la Cruz y prometieron decir la verdad de lo que supiesen. Preguntados acerca de lo manifestado en los puntos primero, segundo y tercero por el declarante anterior mantenido anónimo, las respuestas de estos vecinos connotados corroboraron totalmente lo expresado en dicha declaración, utilizando incluso hasta las mismas frases, motivo por el que no se reproduce. Terminada la convocatoria, firman el expediente en San Carlos el 15 de enero de 1788 Juan García, alcalde, y Luis Gonzaga, Escribano de la Real Hacienda. El Intendente procedió a enviar estos documentos, junto al mapa, al Marqués de Sonora José de Gálvez.

- c. Mapa del camino de Caicuméo firmado por Hurtado.

En el Archivo General de Indias (AGI) de Sevilla se encuentran 2 ejemplares del “Plano de una parte la Isla Grande de Chiloé, para manifestar el camino nuevo, y su atajo ó desecho, por el que se hace más corto viaje que presenta la desigualdad del terreno intermedio entre este puerto de San Carlos, y Santiago de Castro, Capital de la Provincia”. Por D. Francisco Hurtado (su rúbrica). El primer ejemplar está en el Estante 128—cajón 6—legajo 20 (2)—Chile, 220. Con carta de Hurtado y expediente sobre la apertura de dicho camino, de 1788. El segundo ejemplar está en el Legajo Chile, 217 (con la carta del autor al Marqués de Sonora, San Carlos de Chiloé, fechado el 8 de enero de 1788).

Hemos estudiado el ejemplar 1 del mapa, que se reproduce en la Figura 1. Está dispuesto de N a S, mostrando el extremo sur de la Tierra Firme delimitado por el Canal de Chacao y luego la parte norte de la Isla Grande. Está bellamente dibujado, con la parte terrestre acuarelada en tonos beige con pinceladas que refuerzan las elevaciones, un borde costero realizado con achuras de poca densidad que le dan la sensación de acantilado, bordeado por una suave línea costera en color verde-azulado que delimita a un mar acuarelado en un tono beige más oscuro y liso, coloraciones idénticas a las que utilizó el autor en su Mapa Hidrográfico, siendo también idéntico el borde costero N de la Isla en ambos mapas (Lagos, 2021).

Es notable el contraste entre la abigarrada información que traen tanto el borde costero N como el E, conteniendo los nombres de lugares, puertos, capillas, esteros, que se suceden muy cercanos unos de otros, a distancias de media milla (2,5 km.), mientras que al interior, aparte de la cartela situada en la mitad del mapa y pegada al borde costero W., destaca como único fenómeno geográfico el camino, trazado desde el Fuerte y Puerto de San Carlos siguiendo un rumbo dominante N- SSW hasta llegar al Puerto de Santiago de Castro. El trazado es casi rectilíneo, sufriendo leves desviaciones. El tramo original mide 18,2 leguas = 101,1 km. Lo bordea una leyenda que dice “Camino nuevo de Cayu Cumeo o de los Seis Cienagos”. El Desecho mide 17,5 leguas marinas de 5.556 m., lo que da un total de 97,2 km. Lo bordea una leyenda que dice “Desecho o Atajo por donde se evitan los cienagos y se acorta el camino 3.830 varas” de modo que el Desecho significó solamente un ahorro de 3,2 km, aunque una

enorme mejoría en la calidad del sustrato y en la comodidad de los viajeros al evitar el paso por las molestas y peligrosas ciénagas.

1. **Coordenadas:** el mapa lleva coordenadas de latitud, extendiéndose entre la Punta Guapache (N) hasta la localidad de Vitapalle en el centro de la Isla. Las coordenadas de longitud tienen su origen en el meridiano de Tenerife y comprenden entre 302° (borde oeste) y 304° de longitud Este. Mostramos las coordenadas actuales, con la longitud conforme al meridiano de Greenwich. Nótese que Ancud se sitúa solamente 4' al oeste de Castro.

	Latitud Sur	Longitud Oeste
Ancud	41° 51' 30''	73°49'30''
Castro	42° 28' 30''	73°45'30''

2. **Escala:** utiliza 2 escalas gráficas o pitipiés, que dibuja en el borde SW:
 - 2.1 escala de 3 leguas españolas marítimas, los 7 centímetros. (*3 lg los 6,9 mm*)
 - 2.2 escala de 20.000 varas, los 7, 3/4 cm. (*20.000 varas los 7,7 mm*)
 Su dimensión es de 41 x 55 cm. (*59,5 x 43,3 cm*)
 Los valores en cursiva corresponden a las dimensiones y escalas del ejemplar 2.
3. **Toponimia:** Concentrada especialmente en la costa oriental, se refiere principalmente a fenómenos geográficos costeros, tales como caletas, puntas, islas, ensenadas, predominando los nombres en lengua veliche (mapuzungún local) sobre unos pocos castellanos. Suman en total 63 nombres. También se encuentra sitios de ocupación humana, tales como ciudades, pueblos, capillas, fuertes y baterías, que en total suman 23. Finalmente, se localiza a 18 puntos o lugares conocidos. El interior de la isla presenta un agudo contraste con el borde: muestra 14 fenómenos hidrográficos marginales tales como ríos, arroyos y esteros, que desembocan en el mar, siendo de corto recorrido y todos carentes de nombre. El interior de la isla, que abarca desde San Carlos a Castro, se presenta vacío, siendo el camino de Caicumeo el único accidente consignado, obra de arte que origina el dibujo de este mapa. Es necesario reiterar que, al momento de ser dibujado el mapa, a lo largo de todo el camino no existe ningún topónimo que señale e identifique algún lugar o río existente.

Acerca del nombre de Caicumeo Charles Darwin, en el relato de su viaje de enero de 1835 por este camino, recogió su leyenda. Dice que un indígena así llamado exploró el terreno entre ambas ciudades, y provisto de un hacha abrió un sendero entre la tupida montaña, logrando unir las en un laborioso viaje de tan sólo 7 días. El Gobernador (anónimo) lo premió obsequiándole unas hectáreas de tierra (Darwin, 1983). Este nombre de Caicumeo ha predominado en el tiempo y es el apelativo popular del camino. Moraleda (1888) lo llama de Cayucunghen (p. 223). El historiador Isidoro Vásquez de Acuña (1999) señala que el verdadero nombre es Cayu Cumeo, que en mapuzungún significa "De los Seis Ciénagos" (p. 38). Este es el nombre que debe ser considerado el verdadero, puesto que aparece escrito en el propio mapa, sobre el trazado original a lo largo de 6 leguas, en su parte central.

La cartografía de Hurtado

Siendo Ingeniero Militar en la categoría de ordinario, Hurtado estaba perfectamente capacitado para relevar información sobre un territorio, mediante la brújula (llamada aguja) y el sextante, trazar rumbos y localizar puntos sobre un mapa a escala por él diseñado. Podía entregar un mapa perfecto desde los puntos de vista técnico y científico. En Lagos (2021) hemos reseñado la cartografía firmada por el Gobernador que lo relaciona con el territorio Valdivia-Chiloé. Ahora

podemos agregar otros 2 mapas que realizó estando de regreso en España, firmando como coautor, que se encuentran depositados en la Biblioteca Virtual de Defensa:

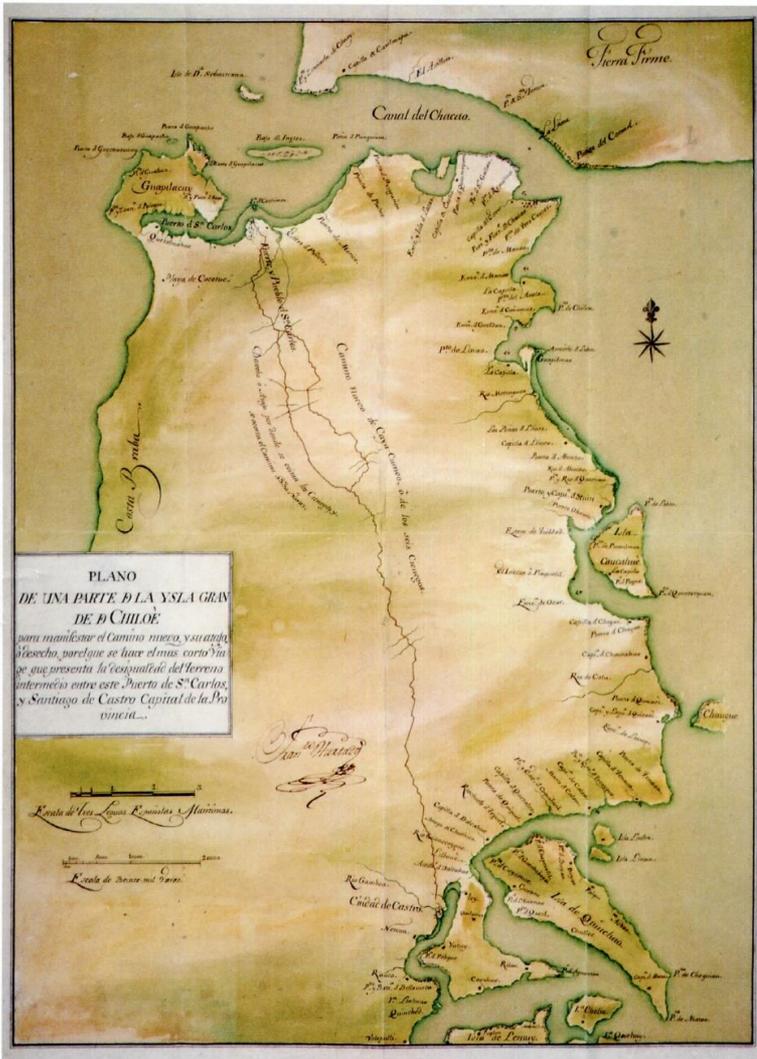


Imagen 1: Mapa del camino Caicumeo firmado por Francisco Hurtado en 1788. Fuente: Giraldo, Juan y Hurtado, Francisco, 1795 “Mapa del terreno comprendido entre Besalu, Bascara, Mata, parte del río Ter, costa Rocha y Bañolas.

Como hemos señalado anteriormente Hurtado ordenó a Moraleda que dibujara el Mapa de Caicumeo en 4 ejemplares (Lagos, 2021). De estos originales, en el AGI de Sevilla se encuentran 2, uno en el estante 128, cajón 6, y mide 41 x55 cm. El otro está en el legajo Chile, 217 y mide 43,3 x 59,5 cm. Medina menciona la existencia de un ejemplar en el AGI, en su obra de 1889, p.65, entrada 174. Existen otros ejemplares del mapa, pero se trata de copias: Un tercer ejemplar se encuentra en la British Library (Londres) bajo el nombre de “Carta reducida de una parte de la Isla de Chiloé”, con dimensiones de 71 x 48 cm. Es citado por Guarda y

Moreno (2008), que lo reproducen en pequeño formato. Todo parece indicar que se trata de una copia, por su inferior calidad, además de llevar un título distinto.

Un cuarto ejemplar está en la Biblioteca Nacional de Chile, Sala José Toribio Medina, con dimensiones de 41 x 55 cm. Medina no mencionó esta ubicación en su libro de 1889, pero reprodujo el mapa en su obra "Cartografía Hispano Colonial de Chile" publicada en 1923 con prólogo de Ernesto Greve (p. 58, lámina nº3). Esta obra fue reeditada en 1952 por el Instituto Geográfico Militar en homenaje a Medina y se muestra en la lámina 8. Este mapa fue reproducido en blanco/negro por Raúl Molina en 1993 en su obra "Mapas de Chiloé Colonial", lámina 7. También lo reproducen Guarda (1990) y Guarda y Moreno (2008) en pequeñísimo formato, que sin embargo permite diferenciarlo de la versión de Moraleda. Este ejemplar es, en realidad, una copia.

El propio Medina (1923) dice "El original se encuentra en el AGI, Madrid" pero no explica cómo se obtuvo una copia para incluirla en su mapoteca de la Sala Americana. Por otra parte, el copista distaba mucho de poseer las capacidades técnicas y valor estético de Moraleda, la coloración que aplica es ciertamente inferior. Aunque mantiene fidelidad con el dibujo original, cambia algunas letras en el título de la cartela, y traslada la firma de Hurtado desde el centro hacia la izquierda, bajo las escalas gráficas. Se reproduce a continuación, en la imagen 2.



Imagen 2: copia del mapa de Caicumeo existente en la Sala José Toribio Medina (Biblioteca Nacional de Chile), Santiago.

El conocimiento geográfico de la Isla Grande de Chiloé

El propio mapa que se dibujó en 1788, demuestra que el conocimiento del entorno geográfico de la Isla era bastante precario y se limitaba únicamente a los bordes costeros N. y E., siendo los bordes S. y W. menos conocidos, mientras que el territorio interior era casi un misterio. Como escribía el Gobernador Carlos de Beranger en 1773 “esta Provincia o islas no se hallan pobladas... (la Isla Grande). Sólo se halla habitada en sus orillas desde Cocotué (costa NW, sector Mar Brava) hasta Los Payos (sector de Guildad, SE) por N. y E., quedando su interior despoblado... resultado de la existencia de unos bosques impenetrables, sirviendo sólo algunos parajes a mano y no muy distantes, de potreros... de manera que la costa E. desde Guildad que corre al sur, y la que mira al oeste desde Cocotué está despoblada... de modo que formando el cotejo sólo se verifica una pequeña parte de esta isla, quedando la mayor (parte) abandonada por deshabitada” (Beranger, 1883, p. 11). El mismo Beranger dibujó en 1772 un mapa de la isla donde el único fenómeno interior que reproduce es la laguna de Cucao³.

Moraleda (1888) recoge la misma idea: atribuye la inhabitabilidad del territorio “al espeso bosque de que está cubierto” (p. 229). La densa cubierta vegetal aparece entonces como el gran factor limitante para el conocimiento del terreno y a la expansión de las actividades económicas hacia el interior, aunque en conformidad con lo que señalaba Moraleda (1888) hay también una razón cultural: “la sociedad chilota se caracterizaba por su escaso apego a las labores agrícolas que no fueran de autosuficiencia, el bordemar los abastecía ricamente de alimentos tales como mariscos, peces y algas”. Y pequeña parte de esta isla, quedando la mayor (parte) abandonada por deshabitada” (p. 223). El mismo Beranger dibujó en 1772 un mapa de la isla donde el único fenómeno interior que reproduce es la laguna de Cucao³. Moraleda (1888) recoge la misma idea: atribuye la inhabitabilidad del territorio “al espeso bosque de que está cubierto” (p. 229).

Urbina Burgos (1992) señala que “la ocupación del espacio bordemarino es de herencia india. Los españoles se trasladaron a los parajes ocupados por los aborígenes -sus encomendados... optaron por los espacios ya abiertos de la costa... con mayores ventajas que el interior donde había que derribar la espesa montaña para establecerse” “parece imposible que pudiesen subsistir sin el auxilio que incesantemente les ofrecen las playas con su portentosa abundancia de mariscos de varias clases que producen” (p. 12). Para caracterizar la geografía de la Isla Grande, nos enfocaremos en el conocimiento de los recursos vegetacionales, geomorfológicos e hidrológicos, buscando explicar el peso de estos elementos naturales sobre el transcurso histórico y el diseño y construcción del camino.

La cubierta vegetal densa e impenetrable

Para describir esta densa selva recurrimos nuevamente al mapa de Víctor Quintanilla de 1974 (Lagos, 2021) donde se muestra que desde el borde costero W. hasta el interior y la latitud de Castro, (42°39'30'') el territorio estaba cubierto por la selva densa valdiviana y el bosque de Chiloé, mientras que todo el borde que vierte hacia el Golfo de Ancud se encuentra cubierto de una foresta de *Nothofagus dombeyi* (Mirbel) Oersted (*coihue*), y de *Nothofagus nítida* (phil.) Kramer (roble de Chiloé). Hacia el S, continúa una formación selvática de *Pilgerodendron uviferon* (D. Don) Florian (ciprés de Las Guaitecas) (Hoffman, 1995) que cubre el flanco E. de la Cordillera de Piuchén y forma una franja angosta que se prolonga hacia el S. Se trataba entonces de una selva densa, húmeda, oscura y, por lo tanto, impenetrable. Darwin (1883) relató que

³ Este mapa fue copiado por Moraleda en 1782, pero no escribió el nombre del verdadero autor, dejándolo como ‘anónimo’.

“muchos indios vagan por el bosque durante el verano, pero en lugares más altos de la isla, donde es menos densa la espesura van en busca de ganado semisalvaje que se alimenta de hojas de caña y de algunos árboles. Uno de estos cazadores fue quien descubrió por casualidad, hace algunos años, la tripulación de un buque inglés que se había perdido en la costa occidental, se les agotaban ya las provisiones y es muy posible que sin el auxilio de este hombre no hubieran logrado jamás salir de aquellos bosques impenetrables. Todavía, murió un marinero de cansancio durante el camino” (p. 347).

Este relato reitera la soledad de la selva y da cuenta de la carencia de recursos de subsistencia para personas no conocedoras y la dificultad de desplazarse a través de ella.

Relieve y formas del terreno

El relieve era también poco conocido. Beranger en 1782 menciona la existencia de una cordillera en el borde occidental, pero no la dibuja en su mapa de 1772 (Beranger, 1893). También Moraleda (1888) al referirse a la Isla Grande dice “su terreno es de mediana elevación y en particular alto desde la laguna de Cucao hasta 7 y 8 leguas (unos 40 km.) hacia el norte (1888, p. 219). Fuenzalida (1965) dice que “la Isla Grande de Chiloé en su parte occidental, representa una continuación de la Cordillera de La Costa al sur del canal de Chacao” (p. 26). Está constituida litológicamente por pizarras metamórficas paleozoicas (García, 2007). Según Borgel (1965) consiste “en un bloque solevantado por tectónica de fallas, dividido en dos sectores por una falla transversal que origina la depresión ocupada por los lagos Cucao y Huillinco. El sector norte, llamado Cordillera del Piuché comienza al sur del río Chepu y forma un relieve sobresaliente y uniforme de unos 800 m de altitud, donde destacan los cerros Metalqui (820 m.) y los cerros Tetas de Cucao de 777m, separados por 15 km de distancia...Entre ellas nace el río Grande, que origina luego al Chepu, el mayor de la isla (p. 85). Dichas Tetas fueron dibujadas por Moraleda en su mapa de la costa centro-occidental de la isla, donde incluye las lagunas de Cucao, (Moraleda 1788),⁴ también fueron dibujadas en el Mapa del Padrón de Chiloé (Hurtado, 1789)⁵ donde dice “son el terreno más elevado de la isla”.

Al E. de la cordillera costera y adosada a ella se desarrolla una planicie de hasta 300 m. de altitud, con un ancho medio de unos 30 km. Está cortada por valles de hasta 80 m. de profundidad. Hacia el oriente, esta franja aparece bordeada por otra planicie ondulada de menor elevación que es un corto remanente de la Depresión Intermedia continental, la cual termina en un acantilado costero y playas bañadas por las aguas de los golfos de Ancud y Corcovado. (Fuenzalida, 1965) La primera planicie corresponde a una morfología fluvio glacial (abanicos proglaciales) incididos por profundos valles y glacial en la segunda: morrenas frontales como la de Butalcura o depósitos de morrena de fondo. Esto, porque durante la Última Glaciación o de Llanquihue una potente calota glacial originada en la cordillera andina, que alcanzó un espesor de 1.300 m., cubrió los 2 golfos señalados y se expandió sobre la parte oriental de la Isla Grande.

⁴ Reproducido en Guarda y Moreno (2008, p. 198).

⁵ Reproducido en Guarda y Moreno (2008, p. 169 – 198). El original se encuentra en la Biblioteca del Palacio Real de Madrid.

En la imagen 3 reproducimos parte del mapa geomorfológico de Porter (1980) que muestra la extensión hacia el W. de la Última Glaciación o de Llanquihue, delimitándolo mediante una línea continua con hachuras, borde que hemos pintado con un fondo en color celeste claro para darle mayor nitidez. Ella muestra el borde morrénico, que en la Isla Grande ocupa el tercio oriental: avanza hacia el S desde el canal de Chacao, un poco al E del puerto homónimo, siguiendo un rumbo general N-S y depositando la extensa morrena de Butalcura. Muestra cómo en el sector central, al N de Castro el frente glacial se desvió al SSW y adosó a la Cordillera del Piuché dejando potentes depósitos (300 m.). Al alcanzar a la cubeta de Cucao -Huillinco se desplazó hacia el W. hasta alcanzar la costa, expandiéndose además hacia el sur de la isla. La morfología propiamente glacial fue luego transformada durante la desglaciación, donde los sistemas fluviales fueron preponderantes para excavar profundos valles y lavar y transportar los abundantes sedimentos glaciales.

Lo interesante de este mapa radica en que muestra el trazado de la carretera actual Ancud-Castro (Ruta 5) que hemos repintado en color rojo para una mejor lectura: todo el terreno cubierto por el Camino de Caicumeo en su mitad N corresponde a modelado fluvio-glacial, de ahí la presencia de profundos y grandes valles, extensiones pantanosas, las ciénagas, que incluso se localizan sobre planicies altas interfluviales, además de en el fondo de los valles, mientras que la mitad S, desde Mocopulli hasta Castro y la costa, se localiza sobre la propia morrena. El Mapa geomorfológico de la región central de la Isla (García, 2007) cubre el sector sur del camino de Caicumeo, desde Castro hasta unos 15 km. hacia el N. Confirma que todo el territorio desde el bloque de Piuché hacia el E. es de modelados glacial y glacifluvial, con morrenas frontales adosadas al alto relieve y con extensos depósitos proglaciales erosionados luego por los ríos.

La red hidrográfica

Cuando en 1787 se realizó el camino y se dibujó el mapa de su trazado, los cursos fluviales que atraviesa eran prácticamente desconocidos. En efecto, se esboza un total de 12 cursos de agua, los cuales no son identificados e incluso en algunos no se define con claridad su procedencia. Hay 8 que vienen del E y otros 4 del W. Este escaso conocimiento se demuestra cuando Beranger se refiere a la hidrografía en 1773. Él dice que “el río más grande de esta provincia es el Pudeto cuyo curso es de S. a N...el segundo río es el Chapu (Chepu) que nace en la Tetas de Cucao y corre con rodeos de S. a N. hasta Polacue y desagua en el Mar Bravo al W. en la punta de su propio nombre ...el tercero es el Gamboa de curso W.- E. y desemboca en Castro.”. “A más de estos ríos, hay otros que nacen en el interior de la isla, por no transitada no se sabe de positivo su curso” ...“no se hace descripción de los ríos de la cordillera que son grandes, porque sería dudosa su relación por no haberse reconocido” (Beranger, 1893, p. 31). En 1797 Tomás O’Higgins realizó su recorrido de inspección por el camino de Caicumeo y encontró que, transcurridos 10 años, el territorio ya era mejor conocido, los ríos principales que cortaba el camino ya tenían asignado un nombre: Pudeto, Vilcun y, además, a algunos se les había construido puentes: San Antonio, Puntra y Butalcura. (O’Higgins, 1942, p. 74).

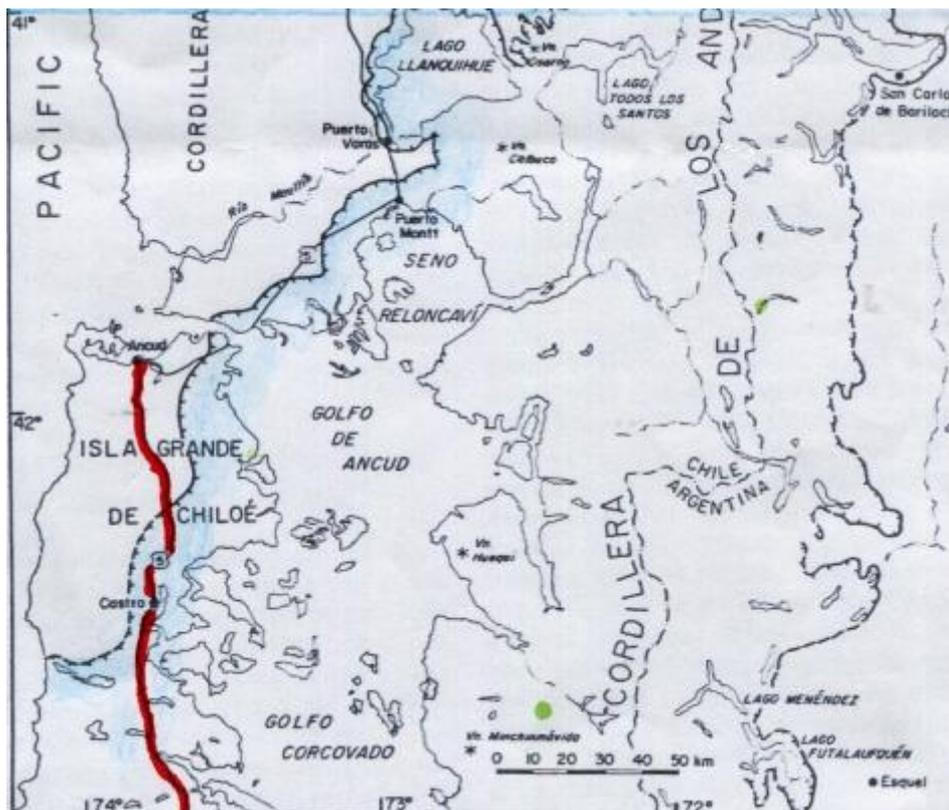


Imagen 3: Mapa geomorfológico de Porter, 1980 (la línea roja es la carretera Ruta 5 y la línea achurada con fondo celeste es el límite occidental de la glaciación de Llanquihue)

El trazado del camino visto en la cartografía actual

Para comprender mejor la difícil obra de ingeniería realizada por Hurtado y para precisar nuestra lectura de su mapa hemos recurrido a compararlo con la copiosa cartografía actual publicada por el Instituto Geográfico Militar de Chile (IGM), a diversas escalas, tratando de insertarlo en ellas y de extraer datos tales como topografía, altitudes, topónimos, distancias e hidrografía, que nos permitan un mejor entendimiento de la obra de nuestro interés. Hemos examinado las cartas topográficas escala 1:50.000 Ancud, Puntra, Tantauhue, Dalcahue y Castro que cubren el camino, además de las Cartas Terrestres escala 1:500.000 Puerto Montt y Castro y las escala 1:250.000 Puerto Montt y Castro. Las diferencias de escala no modifican ni el concepto de las vías de comunicación ni su representación gráfica, los cuales son comunes a todas las dimensiones del terreno.

Si se observa el mapa de Hurtado y se traslada el trazado del camino a la realidad actual, resulta inevitable pensar que la actual Ruta 5 se sitúa, en la práctica, sobre el trazado antiguo o muy cercano a él. De hecho, autores como Guarda (1990) dice que “sirve con exactitud de base a la actual carretera longitudinal” (p. 344); luego, Molina (1993) refuerza la idea anunciando que “El trazado del camino de Cayucumeo corresponde prácticamente a la carretera actual” (p. 7). Trabajamos tomando secciones del mapa antiguo para situarlas y compararlas con los mapas actuales. Sobre el mapa de Hurtado tomamos como referencia los 4 tramos que el capitán O’Higgins caracterizó para describir el trazado del Desecho.

Primer tramo: es común. El tramo 1 nace en el fuerte y pueblo de San Carlos y llega hasta el río San Antonio. Se dirige al SE. por una distancia de media legua (2,8 km), subiendo a las serranías de Bellavista que rodean al puerto por el S, donde destaca el cerro Caracoles, de 184 m. Luego, durante 1,2 leguas (6,9 km) sigue rumbo predominantemente S. hasta llegar y seguir brevemente por el valle de un río sin nombre (sería el río Mechaico), luego vuelve a tomar rumbo SE hasta llegar al río San Antonio (6,1 km). Allí finaliza el primer tramo, donde se ha construido un puente, casemita y se mantiene una guardia de 2 milicianos. Continuando unos 3 km. al sur, en la localidad de Coquiao, el camino se divide en 2 ramas: la rama original, que se extiende por el E y la del Desecho, que se desplaza por el W.

La cartografía actual muestra diferencias en este primer tramo. La carta Ancud 1:50.000 muestra 2 caminos naciendo en Ancud, uno es la actual Ruta 5 que en su dirección al S bordea al amplio estuario del río Pudeto, construida sobre sus terrazas. La simbología la describe como "carretera pavimentada de 2 o más vías" y se dibuja como una cinta de color rojo. En las otras escalas se describe como "camino transitado todo el año, afirmado sólido de 2 o más vías de ancho".

El segundo camino naciendo en Ancud es dibujado como "camino no pavimentado, afirmado suelto o ligero, transitado todo el año, de 2 vías de ancho o más", dibujado con una línea de color rojo. Su trazado sigue exactamente el de Hurtado: sube desde el puerto hacia los altos de Bellavista, serranías que rodean a Ancud por el S. y desde allí continúa con ese rumbo por 6 km. En la localidad de Mechaico se une a la Ruta 5. Tres km. después cruza el río Mechaico y luego de otros 3 km. llega al río San Antonio. O'Higgins (1974) describe este tramo, el primero, como "un estrecho callejón de 2 varas de ancho (1,68 m) planchado para evitar los cenagales formados por los humedales que conservan las montañas, todo este espacio es casi de subidas y bajados" (p. 74).

El trazado original: es el que lleva el nombre de Camino Nuevo de Cayu Cumeo o de Los Seis Ciénagos, título escrito a lo largo del curso. Corresponde casi por completo al trazado de la actual Ruta 5. Está dibujado con sinuosidades, pero de rumbo general SSW. Recorre un terreno elevado, se mantiene siempre sobre la curva de nivel de los 100 m excepto cuando baja a 50 m para atravesar los valles de los ríos Puntra y Butalcura. Bordea por el E a los altos de Tantauco, de 118 m. Aparece cortando 5 ríos NN, uno de los cuales es el Vilcún que nace en los altos de Tantauco y que pensamos podría tratarse del 'río difícilísimo' mencionado por Hurtado, pero que fue obviado al abandonarse este tramo. El tramo referido es el que tiene las mayores sinuosidades: discurre hacia el E, luego desvía al W y después nuevamente al E. Continúa hasta que por media legua (2,8 km) se desvía abruptamente hacia el SW. para reunirse con el Desecho.

Luego de juntarse con el Desecho el trazado es casi rectilíneo con rumbo SSE hasta llegar a Castro tras recorrer poco más de 10 leguas (casi 60 km). En todo este trayecto se esboza solamente 2 ríos que son cruzados por el camino, pero sin aclarar su dirección. Podría tratarse de los ríos Puntra y Butalcura, los más importantes del tramo. Leyendo la carta topográfica Puntra, desde el nacimiento de la rama E original o de Cayu Cumeo en Coquiao, se observa que toma el valle del estero Quichihue por 4 km., a 30 m. de elevación. Luego sigue una divisoria (80 a 100 m.), bordea por el E. el Alto de Tantauco que origina ríos que vierten hacia el E., como es el caso del Vilcún ya señalado. La carta topográfica Dalcahue muestra un recorrido rectilíneo N-S sobre una divisoria de 100 m. con varias ciénagas en altura. Solo desciende a 50 m. para llegar al fondo del valle del río Butalcura, que viene del E. El camino continúa subiendo hasta alcanzar los 170 m. en el Alto de Mocopulli, donde se desvía al SW por 7 km, para luego bajar recto hasta Castro, a 11 km. de distancia, atravesando los cursos de los ríos Llaullao y La Chacra y las localidades de Pidpid y Llaullao, según muestra la carta topográfica 1:50.000 Castro.

La rama del W. o del Desecho: durante muchos años sería la traza definitiva para la comunicación entre ambas ciudades, es más rectilínea y corta que la anterior. Una leyenda que lo bordea dice “Desecho o Atajo por donde se evitan los ciénagos y se acorta el camino en 3.830 varas” (3, 2 km). Este tramo comienza atravesando el río Coquiao, afluente del Pudeto desde el S. Corta 3 ríos sin nombre provenientes del E. que también ha cruzado el tramo original. En la carta topográfica 1:50.000 Puntra se representa como un camino sin pavimento y sin duda corresponde al trazado del Desecho. Localizamos el segundo tramo, de 14 km, entre San Antonio- Puntra. El mapa muestra que sigue por la línea de cumbres (60-70 m.) y baja a 20 m al llegar al río Puntra y la localidad homónima, consecuencia de la casemita allí instalada. Puntra se sitúa al W. del Alto de Tantauco (118 m).

Una vez atravesado el río Puntra comienza el tercer tramo: el camino continúa al W. del río a 20-30 m. de elevación, mientras el río va encajado en un valle profundizado más de 100 m. Diez km. al S. de Puntra el camino cruza el estero El Desagüe, que descarga a la laguna Cayunco (a 70 m. de altitud) que forma la primera ciénaga cartografiada. Por 5 km. de extensión, el camino continúa hacia el S por el Alto de Butalcura (70-80 m.), baja a 25 m. para llegar al río Butalcura y a esa localidad. Luego comienza a subir por ese valle. El mapa muestra 2 ciénagas que afectan al camino. La carta topográfica 1:50.000 Dalcahue contiene el último tramo del Desecho, de 6 km. de largo sobre una elevación de 100 m. que constituye una divisoria entre los ríos Carihueico por el W. y Butalcura por el E, que en ese tramo discurre anastomosado durante 5 km., con rumbo dominante SE-NW, tras nacer en el Alto de Pindapulli (140 m.) situado 9 km. más al E. En este sector, el camino viejo no pavimentado se une a la carretera 5.

En conformidad a lo presentado, la ruta que finalmente concluyó Hurtado resultó ser un precedente valioso para la construcción de la vía actual entre las dichas ciudades. Hoy la llamada Carretera Panamericana o Ruta 5 es la que las une, y aunque no sigue exactamente al antiguo Camino Real, lo sigue de manera muy cercana y podemos señalar que se apropia de la idea primitiva, adecuándose de mejor forma a las condiciones del terreno y ambientales gracias a tecnologías y maquinarias modernas. El trazado de la Ruta 5 sigue al del primitivo camino de Cayu Cumeo, es decir, el primer trazado, más al E., que fue abandonado ante la presencia de abundantes ciénagas. La Carta Terrestre 1:500.000 Castro muestra que en la localidad de Coquiao la carretera se desvía al E. para continuar por la variante Cayu Cumeo, mientras que una rama, esta vez un camino secundario con agregado pétreo, se desvía al W. uniendo las localidades de Puntra y Butalcura. Se trata del antiguo Desecho, que se ha conservado de esta manera, pero que fue la ruta oficial antes de la construcción del Camino Longitudinal-Ruta 5.

Cotejando las distancias mostradas por el mapa de Caicumeo con las que se miden en las Cartas Terrestres del IGM. escala 1:500.000 Puerto Montt y Castro éstas son muy coincidentes: O’Higgins midió 4 leguas entre San Antonio y Puntra (22,2 km). En el mapa actual mide 20 km. Entre Puntra y Butalcura midió 4 leguas, lo que coincide con el actual. Pero el Capitán no entregó la medida entre Butalcura y Castro: Según el antiguo mapa sería de 6 leguas, que O’Higgins recorrió en 4,5 horas, lo cual es factible dado que este tramo es el más llano y de terreno más fácil, siendo además más habitado, recorrido y conocido en el tramo final entre Mocopulli y Castro.

La situación del camino en 1926

La Dirección de Obras Públicas publicó en 1926 un “Mapa de Chile con Red Caminera”, escala 1:750.000 que contiene, en 20 láminas, todo el territorio nacional de la época: desde Tacna a Magallanes. La Lámina nº 13 representa la parte N. de la Isla Grande y muestra la conectividad entre las ciudades de Ancud (San Carlos) y Castro. El sector correspondiente al camino Caicumeo se reproduce en la Figura 4. Se destaca la carretera Longitudinal, cuyo trazado anticipa al actual, cuando sigue el del antiguo Camino de las Seis Ciénagas, tiene unos 70 km.

de longitud. Pero en su comienzo se apega al original de Hurtado. Desde Ancud sube recto hacia el S., a las alturas del C° Caracoles, sigue por ellas hasta llegar al río San Antonio, poco más allá se desvía al SE para seguir el trazado del antiguo camino de Cayu Cumeo: bordea el Alto de Tantauco por el E. y, siguiendo un trazado similar al de la actual Ruta 5, llega a Mocopulli y se desvía al SW hasta encontrar a Castro.



Figura 4. Mapa caminero de 1926. Dirección de Obras Públicas. Lám. 13

Este mapa de 1926 muestra también otro camino que nace en Ancud y se extiende hasta la localidad de Mocopulli, donde se une a la carretera Longitudinal. Este camino se representa mediante un signo compuesto de espacios iguales de color negro / blanco intercalados sucesivamente, debe tratarse de un camino secundario no pavimentado. Pero, este signo no figura en la simbología que reproducimos en la Imagen 4, ni en esta lámina ni en todo el resto del atlas, pese a estar presente en caminos dibujados en gran parte del territorio nacional siempre siguiendo paralelamente a la carretera principal, lo que señala que fue su antecesora. Existe en el vasto territorio entre Tacna y Quillota, luego vuelve a aparecer desde Pitrufquén hasta cerca de Los Lagos y nuevamente desde La Unión y Osorno hasta Puerto Montt. En nuestro sector, comienza en Ancud, se desplaza por el valle del río Pudeto hasta en el km 10 encontrar el río San Antonio.

Avanzando 5 km. hacia el SW pasa por la localidad de Quichitú. Desde allí, toma rumbo SSE y tras recorrer 12 km encuentra al río Puntra y luego de otros 10 km al Butalcura. Transcurridos otros 10 km pasa por Quidico y desde allí a Moncopulli tras recorrer otros 7 km, lugar donde se une a la carretera Longitudinal para continuar hasta Castro. A todas luces, este camino tiene un trazado calcado al del antiguo Desecho de Hurtado. Cabe destacar que las localidades de Quichitú y Quidico aquí mencionadas no aparecen en los otros mapas recientes consultados.

Conclusiones

El análisis comparado entre la cartografía de Hurtado y las representaciones actuales del territorio involucrado en la empresa del Gobernador-Intendente nos ha permitido demostrar fehacientemente que el antiguo trazado constituyó una guía fundamental para la construcción de la moderna Ruta 5 entre Ancud y Castro. Ello nos habla de una preparación de excelencia de los integrantes del arma de Ingenieros del Real Ejército, que supieron, en conformidad a la precariedad de sus medios si los comparamos con los actuales, sacar adelante esta obra colosal de un nuevo Camino Real que debiera brillar como una nueva joya agregada a la Corona. A los conocimientos de Beranger, Zorrilla y Hurtado hay que añadir el tesón, la fuerza y voluntad férrea del Intendente, que supo movilizar al conjunto de sus vecinos y subordinados para conseguir doblegar a la adusta naturaleza y conectar por la vía terrestre las ciudades más importantes de la Isla Grande. Pese a la brevedad de su permanencia en el cargo, Hurtado debe figurar entre los realizadores más destacados del elenco de Gobernadores de la Provincia. Traicionado por su fuerte carácter y lo que él llamaba su genialidad, que chocaban con los intereses y la abulia de los locales, demostró ser un personaje adelantado a los tiempos en que le correspondió vivir.

Citas bibliográficas

- Beranger, C. (1772). *Mapa o Carta Geographica de la Ysla de Chiloé y su Archipiélago de Las Guaytecas*. Colección Sala Medina (P4 – 16), Biblioteca Nacional de Chile. Disponible en: <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-70417.html>.
- Beranger, C. (1893). *Relación geográfica de la Provincia de Chiloé*. Imprenta Cervantes.
- Borgel, R. (1965). *Geomorfología de Chile*. Instituto de Geografía, Universidad de Chile.
- Darwin, C. (1983). *El viaje del Beagle, 1830*. Guadarrama.
- Dirección de Obras Públicas (1926). *Mapa de Chile con red caminera escala 1:750.000*. Inspección General de Geografía, Chile.
- Fuenzalida, H. (1965). Orografía. En CORFO (ed.), *Geografía económica de Chile*. CORFO.
- García, J. (2007). La Glaciación Llanquihue en la región central de la Isla Grande de Chiloé, Chile. [Tesis de Magister]. Universidad Austral de Chile.
- Guarda, G. (1990). *Flandes Indiano. Las fortificaciones del Reino de Chile 1541-1826*. Ediciones Pontificia Universidad Católica.
- Guarda, G. y Moreno, R. (2008). *Monumenta Cartographica Chiloensia. Misión, Territorio y Defensa. 1551-1820*. Corporación Amigos del Patrimonio Cultural de Chile.
- Instituto Geográfico Militar (1974). *Mapa de Ancud (4145 – 7345)* [Carta topográfica] 1:50.000.
- Instituto Geográfico Militar (2010). *Mapa de Puntra (4200 – 7345)* [Carta topográfica] 1:50.000.
- Instituto Geográfico Militar (1973). *Mapa de Tantauco (4200 – 7330)* [Carta topográfica] 1:50.000.
- Instituto Geográfico Militar (1973). *Mapa de Dalcahue (4215 – 7330)* [Carta topográfica] 1:50.000.
- Instituto Geográfico Militar (1974). *Mapa de Castro (4200 – 7345)* [Carta topográfica] 1:50.000.
- Instituto Geográfico Militar (1994). *Mapa de Puerto Montt (4100–7145)* [Carta terrestre] 1:250.000.
- Instituto Geográfico Militar (1994). *Mapa de Castro (4200 – 7145)* [Carta terrestre] 1:250.000.
- Instituto Geográfico Militar (1990). *Mapa de Puerto Montt (4000 – 7100)* [Carta terrestre] 1:500.000.

- (1989). *Mapa de Castro (4200 – 7120)* [Carta terrestre] 1:500.000.
- 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. Revista De Estudios Sociales*, 2(18), 35-60. <https://doi.org/10.32735/S2735-61752021000183160>.
- Hoffmann, A. (1995). *Flora silvestre de Chile. Zona Araucana*. Ediciones Fundación Claudio Gay.
- Hurtado, F. (1789). [*Mapa del Padrón General de Chiloé*]. Biblioteca del Palacio Real de Madrid.
- Medina, J. (1889). *Ensayo acerca de una mapoteca chilena*. Imprenta Ercilla.
- Medina, J. (1923) *Cartografía Hispano Colonial de Chile. II Atlas. Homenaje del Ejército de Chile a José T. Medina*. Instituto Geográfico Militar. Disponible en: <https://www.memoriachilena.gob.cl/archivos2/pdfs/MC0075406.pdf>.
- Molina, R. (1993) Mapas de Chiloé Colonial. Sin datos editoriales. Disponible en: https://www.academia.edu/8745119/Mapas_de_Chilo%C3%A9_Colonial_1993.
- Moraleda, J. (1888). *Breve descripción de la Provincia de Chiloé en Exploraciones Geográficas e Hidrográficas de José de Moraleda i Montero*. Diego Barros Arana, Imprenta Nacional.
- O'Higgins, T. (1942) Diario de viaje del capitán D. Thomas O'Higgins de orden del virrey de Lima, el marqués de Osorno. 1796-1797. *Revista Chilena de Historia y Geografía* 101, 42-97.
- Porter, S. C. (1981). Pleistocene Glaciation in the Southern Lake District of Chile. *Quaternary Research*, 16 (3), 263–292. doi:10.1016/0033-5894(81)90013-2.
- Quintanilla, V. (1974). Les formations vegetales du Chili Temperé. Essai écologique et phytogéographique. *Documents de Cartographie Ecologique* 14, 33-80.
- Rodríguez, J. (1901). Colección de historiadores i de documentos relativos a la Independencia de Chile. Tomo V. Imprenta Cervantes. Disponible en: <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-634165.html>.
- Urbina B., R. (2013). *Gobierno y sociedad en Chile colonial*. Editorial Universitaria Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.
- Urbina B. R. (1992). *Los Pueblos de Chiloé. En Chiloé a 500 años*. Ed. Gobernación Provincial de Chiloé.
- Urbina C. X. (2009). *La frontera de arriba en Chile Colonial*. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso /Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Vásquez de Acuña, I. (1999). Las vías de comunicación y transporte australes. (siglos XVI al XX). Imprenta Arancibia Hnos.

