

HISTORIA 396
ISSN 0719-0719
E-ISSN 0719-7969
VOL 16
N°1 - 2026
[401-429]

Un puerto de escala en los límites del imperio: proyectos y planteamientos de un apostadero en Chiloé, 1750-1800

A port of call on the limits of the empire: projects and approaches for a naval station in Chiloé, 1750-1800

DOI: <http://dx.doi.org/10.4151/07197969-Vol.16-Iss.1-Art.926>

Pablo Ortega del Cerro

Universidad de Cádiz

pablo.ortega@gm.uca.es

Ascensión López Vázquez

Universidad de Cádiz

ascension.lopez@uca.es

Resumen

El archipiélago de Chiloé, situado en la costa patagónica occidental del sur de Chile, constituyó durante la Edad Moderna un territorio de frontera y un límite de los dominios de la monarquía hispánica. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XVIII, debido a la extensión de las rutas marítimas que cruzaban el cabo de Hornos, Chiloé pasó a estar en un punto estratégico de múltiples conexiones de alcance global. En este artículo se estudia cómo varios marinos y militares observaron el territorio chilote como un posible puerto de escala y examinaron las capacidades que tenía la isla como un hipotético apostadero. Con este propósito, se analiza la extensa documentación generada por Carlos de Beranger Renaud, José Manuel de Moraleda Montero y Alejandro Malaspina, atendiendo a las formas en que procesaron la información, calcularon los riesgos, examinaron la disponibilidad de recursos naturales y estudiaron las condiciones hidrográficas.

Palabras clave: Chiloé; rutas marítimas; apostadero; Armada; siglo XVIII.

Abstract

The Chiloé archipelago, located on the western Patagonian coast of southern Chile, constituted a frontier territory and a limit to the dominions of the Spanish monarchy during the Early Modern Age. However, in the second half of the 18th century, due to the expansion of the maritime routes that crossed Cape Horn, Chiloé became a strategic point with multiple global connections. This article studies how various naval officers and military personnel viewed Chiloé territory as a possible port of call and examined the island's potential as a hypothetical naval base. To this end, the extensive documentation generated by Carlos de Beranger Renaud, José Manuel de Moraleda Montero, and Alejandro

Malaspina is analyzed, focusing on the ways in which they processed information, calculated risks, examined the availability of natural resources, and studied hydrographic conditions.

Keywords: Chiloé; maritime routes; naval base; Navy; 18th century.

INTRODUCCIÓN

Es indudable que el archipiélago de Chiloé constituye un punto clave del Pacífico sur. Situado en la zona meridional de Chile, frente a la costa continental de la Región de Los Lagos, se localiza entre los 41°30' y 43°30' de latitud sur y los 73°30' y 74°30' de longitud oeste, y está separado del continente por el canal de Chacao. La llamada Isla Grande de Chiloé cuenta con una superficie aproximada de 8.400 km² y constituye la segunda isla más grande del país después de Tierra del Fuego. Su relieve es predominantemente ondulado y montañoso en su zona occidental, donde se prolonga la cordillera de la Costa en forma de lomas y cordones boscosos que descienden abruptamente hacia el Pacífico. El sector oriental, en cambio, es más bajo y se abre hacia el mar interior de Chiloé, con planicies, valles agrícolas y una costa recortada por numerosas penínsulas e islas menores. La cobertura vegetal está dominada por densos bosques templados lluviosos, ricos en especies madereras como alerce, ciprés, mañío y coigüe. La isla posee una densa red hidrográfica conformada por ríos cortos y caudalosos, entre ellos el Pudeto, Gamboa, Chepu y Cucao, que desembocan tanto en el mar interior como en el océano abierto. Existen además lagos y lagunas de origen glacial, como Cucao y Huillinco, que se conectan con la costa. El litoral está profundamente articulado: en el oeste predomina la costa abierta y expuesta al oleaje del Pacífico, mientras que al este se extiende un sistema protegido de canales, estuarios y bahías, apto para la navegación interior. La alta pluviosidad de la zona, superior a los 2.000 mm anuales, garantiza abundancia de cursos de agua y humedales.

Esta riqueza natural ya fue objeto de numerosas reflexiones durante la época colonial. Por entonces, las descripciones, además de anotaciones de naturaleza geográfica, incluían múltiples observaciones sobre su valor estratégico¹. Por ejemplo, en 1791 se publicó la obra *Descripción histórica de la provincia y ar-*

1 Este trabajo forma parte de los siguientes proyectos de investigación: "Connexa Mundi. Desarrollo y articulación de nodos de comunicación global: el litoral gaditano y sus proyecciones (c. 1680-1830)" PID2021-126850NB-I00, financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033/ y por FEDER Una manera de hacer Europa; "Proa a la mar. Desarrollo, logística y proyección de la bahía gaditana como nodo naval en el siglo XVIII" (ProyExcel_01045) Ayudas a proyectos de investigación de excelencia, destinadas a entidades calificadas como agentes del Sistema Andaluz del Conocimiento 2022; y "Tras la estela de Mercurio: redes de comunicación e información económica en el Cádiz global del siglo XVIII" PR2023-013, ayudas para investigadores nóveles de la Universidad de Cádiz, convocatoria: 2023-014 / PU/PP-PR-IMP-NOV/PR.

chipiélago de Chiloé, escrita por el franciscano Pedro González de Agüero. Este texto era el resultado de su etapa como misionero en Chiloé entre 1771 y 1775, y definía esta región como el territorio “más apartado de toda comunicación que vuestra Majestad tiene en el reino de Chile y América meridional”². Esta reflexión nos permite entender uno de los rasgos definitorios del archipiélago chilote: era el último territorio poblado por el imperio en la América del sur y, al mismo tiempo, el primer puerto habitado de las travesías marítimas que cruzaban y doblaban el cabo de Hornos. Se trataba, por tanto, de una zona de frontera y constituía un área límite para el imperio, pero al mismo tiempo era un punto de interés para las navegaciones marítimas.

Su descubrimiento y conquista por parte de los españoles se prolongó a lo largo de las décadas de 1550 y 1560. Tras la llegada de Francisco de Ulloa en 1553, se inició un lento proceso de asentamiento que culminó en 1567 con la conquista formal del archipiélago y la fundación del fuerte de San Antonio de Chacao, así como de la villa de Santiago de Castro. Desde entonces, la organización sociopolítica del territorio se articuló en torno al sistema de encomiendas, al tiempo que, a partir de 1608, la Compañía de Jesús emprendió un sostenido programa de evangelización. La posición estratégica de Chiloé en el extremo meridional del virreinato la convirtió en escenario de reiteradas incursiones corsarias, entre las que destacan las protagonizadas por Baltazar de Cordes en 1600, Joris van Spilbergen en 1615 y Hendrick Brouwer en 1643. Ya en el tránsito del siglo XVII al XVIII, la creciente presencia de embarcaciones francesas en el Pacífico sur puso de manifiesto la vulnerabilidad de estas aguas, situación que se acentuó con la intensificación del tráfico marítimo británico en las décadas posteriores. Ante este contexto, las autoridades virreinales se vieron impelidas a promover expediciones de reconocimiento y diseñar nuevos planes de defensa en puntos estratégicos del litoral chileno³.

El año 1767 constituyó un punto de inflexión para la historia interna de Chiloé por varias razones. Primero, porque se hizo efectiva la expulsión de los jesuitas, los cuales tenían un fuerte arraigo en el archipiélago, y seguidamente fueron sustituidos por franciscanos. Segundo, porque ese año Manuel de Amat -quien fuera gobernador y capitán general de Chile entre 1655 y 1761 y virrey del Perú entre 1761 y 1776- impulsó la fortificación de Chiloé y, para ello, decretó que este territorio pasara a la jurisdicción directa del virreinato de Perú, desgajándose de la gobernación de Chile. Y tercero, porque se fundó la ciudad de San Carlos de

2 González de Agüero, Pedro. *Descripción histórica de la provincia y archipiélago de Chiloé en el reino de Chile y obispado de la Concepción*. Imprenta Benito Cano, 1791. Introducción.

3 Lohmann Villena, Guillermo. *Historia Marítima del Perú. Siglos XVII y XVIII*. Tomo IV. Lima, Instituto de Estudios Histórico-marítimos del Perú, 1977, pp. 177-203.

Chiloé -actual Ancud-, que pasaría a ser la capital política, militar y económica de esta provincia. Décadas más tarde, el sistema de encomiendas sería definitivamente abolido y la administración quedaría en manos de una gobernación-intendencia propia, cuyo primer responsable fue Francisco de Hurtado.

Esta breve sinopsis de la historia de Chiloé quedaría incompleta si no ampliáramos la escala de observación y dejáramos sin analizar qué estaba ocurriendo a nivel continental y global en la segunda mitad del siglo XVIII. Desde la década de 1740, la ruta marítima del cabo de Hornos dejaría de ser, muy progresivamente, un derrotero marginal y lleno de peligros hasta convertirse en la travesía clave que conectó el Pacífico con el Atlántico⁴. Esto significó que las costas de Chile, y especialmente el archipiélago de Chiloé, dejarían de ser espacios marginales en los circuitos marítimos hispánicos -como una prolongación de la Carrera de Indias- y pasarían a ser una zona de enorme valor estratégico para las interconexiones globales que se estaban fraguando. La Guerra del Asiento (1739-1748) y la generalización de los registros sueltos fue el primer paso para normalizar las expediciones mercantiles directas entre Cádiz y Lima por vía del cabo de Hornos, lo cual supuso que ya no fuese necesario hacer trasbordo a través del istmo de Panamá. Las medidas de liberalización comercial de 1778 permitieron que varios puertos del Pacífico, como Valparaíso, Concepción, Arica, Callao y Guayaquil, estuvieran habilitados para comerciar directamente con la Península Ibérica, lo cual provocó un aumento del tráfico a través del cono sur americano⁵.

En paralelo, la Real Armada desplegó una estrategia diferente en el Pacífico meridional: las fuerzas navales destinadas en el apostadero de El Callao asumieron una nueva orientación y se realizaron numerosas expediciones directas entre Cádiz y Perú, creando un conocimiento hidrográfico y estratégico más detallado de esta navegación⁶. Por ejemplo, en la década de 1760 se comisionaron varias naves de la Real Armada, como la fragata *Hermione* al mando de Juan de Zabaleta en 1760; la fragata *Liebre* en 1761 comandada por Jacinto de Aróstegui; la fragata *Águila* en 1767 conducida por Jacinto Bonechea; el

4 Buschmann, Rainer R. *Iberian Visions of the Pacific Ocean, 1507-1899*. Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2014.

5 Bonifacio, Mariano. *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio en el imperio español (1680-1784), la centralidad de lo marginal*. Ciudad de México, Colegio de México, 2012.

6 Gándara, Natalia. "Mapeando los pasos interoceánicos australes: La producción y circulación de conocimiento hidrográfico y cartográfico en las expediciones españolas a fines del siglo XVIII". *Magallania*, Vol. 48, número especial, 2020, pp. 167-188; Sagredo Baeza, Rafael. "De la hidrografía imperial a la hidrografía nacional. Reconocimientos del Pacífico sur. Siglos XVIII y XIX". *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 70, N°2, 2013, pp. 509-556; Véase Pérez-Mallaina, Pablo E. y Torres Ramírez, Bibiano. *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987, pp. 333-338; Ortiz Sotelo, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824*. Ciudad de México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Bonilla Artigas Editores, 2015, pp. 61-67.

convoy formado por los navíos *Septentrión* y *Astuto*, junto a la fragata *Santa Rosalía*, dirigido por Antonio González de Arce en 1768; y el navío *San Lorenzo* en 1769 al mando Felipe González Haedo. Las comisiones al Mar del Sur se multiplicaron en la década siguiente y se emprendieron varias expediciones, como las del navío *Peruano* en 1770 y 1777, la fragata *Industria* en 1772, el navío *San Pedro Alcántara* en 1773 y 1776, el navío *San Julián* en 1774, la fragata *Águila* en 1774 y el navío *Santiago*, alias *América*, en 1778.

Todo ello nos sitúa ante el objeto de nuestra investigación. El valor estratégico y operativo de Chiloé experimentó un cambio significativo durante la segunda mitad del siglo XVIII, dejando de ser un punto límite y marginal del imperio, así como un territorio cuya lectura se hacía únicamente en clave interna de Chile y Perú, y se convirtió en un territorio decisivo dentro del nuevo entramado de conexiones marítimas. El propósito de este artículo es doble. Por un lado, analizaremos cómo algunos oficiales de la Armada y del Ejército trataron de insertar a Chiloé en los circuitos marítimos transoceánicos, subrayando su utilidad táctica como potencial puerto de escala en las rutas del cabo de Hornos y sus conexiones directas con Perú, Río de la Plata y Europa. Y, por otro lado, estudiaremos cómo el archipiélago de Chiloé fue observado y representado como un apostadero -punto de recalada, abrigo, resguardo y aprovisionamiento- de las expediciones de la Real Armada, además de un nuevo punto estratégico para el imperio en términos de política naval⁷. A finales de la centuria existía una extensa red de apostaderos en las costas americanas -La Habana, Montevideo, El Callao, Cartagena de Indias, Puerto Cabello, San Blas de California y Veracruz-, pero la creciente rivalidad militar tanto en el Atlántico como en el Pacífico hizo que se buscaran nuevas bases navales⁸. Con estos propósitos, analizaremos tres casos de estudio de especial relevancia: las relaciones escritas por Carlos de Beranger Renaud (1774), los resultados de las comisiones de José Manuel de Moraleda Montero (1786-1788 y 1792-1796) y la información generada por la expedición de Alejandro Malaspina (1790).

La historiografía que ha estudiado Chiloé en este periodo tiene unos protagonistas muy claros. Podemos partir de la obra *Monografía geográfica e histórica*

7 "En cada uno de los puertos principales de los dominios de SM en las Américas y Asia hay establecido un comandante de Marina con Plana mayor y subalternos correspondientes, que bajo la dependencia de los virreyes en la forma que explican las Ordenanzas Generales de la Armada, tienen a su cargo la habilitación, apresto y buen servicio de los bajeles guardacostas y de los que se emplean en el giro de la correspondencia de oficio y pública, el gobierno de la gente de mar matriculada en las costas de los mismos dominios" Estado General de la Armada, Madrid, Imprenta Real, 1808, p. 96.

8 Franco Castañón, Hermenegildo. *Los apostaderos y estaciones navales en Ultramar*. Madrid, Bazán, 1996; Franco Castañón, Hermenegildo. "Los apostaderos: factor esencial del apoyo naval" *Revista general de marina*, Vol. 257, 2009, pp. 237-245.

del archipiélago de Chiloé, publicada en 1926 y escrita por Jorge Schwarzenberg y Arturo Mutizábal. Desde un enfoque positivista, se nos presenta información de gran valor sobre las expediciones y misiones que recorrieron este territorio. Años más tarde, en 1932, Pedro J. Barrientos ofreció un análisis más extenso en el que enfatizó la gobernación de Carlos Beranger Renaud (1768-1772), las expediciones de José Moraleda (1786-1788 y 1792-1796), así como el “Discurso sobre la provincia de Chiloé” de Lázaro de la Rivera (1782)⁹. Ya en la década de 1980 se publicaron dos obras fundamentales. La primera, de Walter Hanisch y titulada *La isla de Chiloé*, ofrece un exhaustivo balance de todos los viajeros, exploradores, misioneros y gobernantes que escribieron sobre el archipiélago, pero debemos destacar el libro de Rodolfo Urbina Burgos, *La periferia meridional indiana*. De esta obra podemos extraer algunas claves interpretativas esenciales para este trabajo, pues Urbina entendía que “la vida en el archipiélago es del tipo de existencia de frontera” y, además, nos recuerda que era la “última población de españoles y, por tanto, las más meridional de las posesiones de la monarquía”, de modo que “el archipiélago se comporta en cual enclave fronterizo distinto de las denominadas fronteras dinámicas”¹⁰. Urbina Burgos planteaba que Chiloé era una frontera de doble naturaleza, tanto del reino de Chile y las posesiones españolas como de las poblaciones indígenas, pero esta naturaleza se fue transformando por su importancia estratégica, ya que desde el siglo XVIII había creado “el interés del extranjero para hacer sus escalas después de haber pasado el cabo de Hornos”¹¹. La apertura de esta región a las rutas marítimas directas con Europa y el ataque de Anson durante la Guerra del Asiento hicieron que el archipiélago fuera imaginado como un buen apostadero y como un excelente punto de acceso al Pacífico, especialmente a partir de 1790, cuando se firmó la convención de Nootka y la Corona española permitió a los británicos el paso a estos mares para la pesca de ballena.

La historiografía sobre Chiloé se ha enriquecido en los últimos años con nuevas y sugerentes aportaciones. Salvador E. Angulo ha analizado la estructura defensiva artillada de la costa de Chiloé en el siglo XVIII; Ricardo Molina Verdejo ha abordado el sistema de comunicaciones entre Chiloé y Valdivia tras la

9 Schwarzenberg, Jorge y Mutizábal, Arturo. *Monografía geográfica e histórica del Archipiélago de Chiloé*. Concepción, Archivo Científico de Chile, 1926; Barrientos Díaz, Pedro J. *Historia de Chiloé*. Chiloé, Ediciones Museo Regional de Ancud, 2013 [1932].

10 Urbina Burgos, Rodolfo. *La periferia meridional indiana*. Chiloé en el siglo XVIII. Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1983, pp. 15-16; Hanisch, Walter. *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes*. Santiago, Academia Superior de Ciencias Pedagógicas de Santiago, 1982. También se pueden sumar títulos como Martinic, Mateo. *De la Trapananda al Aysén: una mirada reflexiva sobre el acontecer de la región de Aysén desde la prehistoria hasta nuestros días*. Santiago, Pehuén Editoriales, 2005; Martinic, Mateo. *Archipiélago patagónico. La última frontera*. Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 2004; Vázquez de Acuña, Isidoro. *Historia naval del reino de Chile: 1520-1826*. Santiago, Compañía Sudamericana de Vapores S. A., 2004.

11 Urbina, *La periferia meridional indiana*, p. 205.

apertura de un camino terrestre (1789); y Zenobio Saldivia ha estudiado la percepción de la naturaleza en este espacio entre los siglos XVIII y XIX¹². Mención especial para los objetivos de este trabajo merecen las aportaciones de José Mansilla-Utchal sobre la labor cartográfica del primer intendente de Chiloé, Francisco Hurtado (1786-1788), y las de Rodrigo Moreno sobre la cartografía del archipiélago vista en larga duración¹³. Y finalmente, subrayar las investigaciones de Ximena Urbina, especialmente aquellas que se han interesado en abordar cómo las diferentes incursiones inglesas en el territorio sur de Chile provocaron diferentes reacciones de la Corona española para hacer efectivo su dominio en la costa patagónica occidental¹⁴.

En paralelo, nuestra aportación pretende contextualizarse en una corriente historiográfica que desde hace algunos años ha propuesto una imagen diferente de la Armada y el poder naval del siglo XVIII. Además de ser el brazo armado de la monarquía en los mares, es necesario considerar a la marina de guerra como una institución poliédrica y multifuncional que fue adoptando diferentes roles a lo largo de la centuria. El crecimiento cuantitativo del número de buques y personal fue parejo a una instrumentalización de la Armada como un canal privilegiado de creación, transporte y procesamiento de información. En el marco de cada una de las expediciones navales emprendidas, los oficiales y mandos militares desempeñaron un papel central en la recopilación y sistematización de un vasto caudal de informaciones, cuya relevancia resultó decisiva para la formulación de las estrategias de la monarquía. Más allá de su habitual caracterización como agentes de la exploración científica o la labor hidrográfica, su actividad debe entenderse como parte de un proceso más amplio de producción de saberes políticos, económicos y militares de alto valor estratégico¹⁵.

12 Angulo, Salvador. "La artillería y los artilleros en Chile durante el siglo XVIII: Valdivia y Chiloé como antemural del Pacífico". *Militaria: revista de cultura militar*, Vol. 10, 1997, pp. 237-264; Molina Verdejo, Ricardo. "El Camino Real entre Valdivia y Chiloé: su restablecimiento hacia fines del siglo XVIII". *Revista Austral de Ciencias Sociales*, Vol. 4, 2000, pp. 115-126; Saldivia, Zenobio. "La percepción de la naturaleza de Chiloé durante los siglos XVIII y XIX". *Notas Históricas y Geográficas*, Vol. 20, 2018, pp. 43-63.

13 Mansilla, José. "Cartografiando los confines del imperio: el intendente Francisco Hurtado y los caminos y poblados de Chiloé". *Revista del Instituto Riva-Agüero*, Vol. 8, N°2, 2023, pp. 163-188; Moreno, Rodrigo. "Cartografiando un archipiélago estratégico: Chiloé en los siglos XVII y comienzos del siglo XVIII". *Magallania*, Vol. 39, N°2, 2011, pp. 47-55; Moreno, Rodrigo. "El estrecho de Magallanes como antesala del Pacífico: evolución cartográfica y toponimia entre los siglos XVI y comienzos del XVIII". *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 70, N°2, 2013, pp. 419-439.

14 Urbina, Ximena. "La proyección colonial de Chile a la Patagonia Insular en el siglo XVIII". *Anuario de Estudios americanos*, Vol. 68, N°2, 2011, pp. 599-622; Urbina, Ximena. "Expediciones a las costas de la Patagonia occidental en el período colonial". *Magallania*, Vol. 41, N°2, 2013, pp. 51-83; Urbina, Ximena. "Los 'papeles de Londres' y alertas sobre ingleses: Chiloé y las costas de la Patagonia Occidental ante los conflictos entre España e Inglaterra: siglos XVII y XVIII". *Mélanges de la Casa de Velázquez*, Vol. 48, N°2, 2018, pp. 235-264.

15 A modo de ilustración se puede citar Ortega del Cerro, Pablo. "Expediciones a los mares de Asia: la Armada como agente de información en los circuitos globales asiáticos (1785-1820)". *Hispania*, Vol. 82, N°270, 2022, pp. 39-75.

Este rol informativo de la Armada se hizo más evidente en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando el despliegue de los buques de guerra fue efectivo en varios puntos de los océanos Atlántico, Pacífico e Índico. Como precedente -o punto de inicio- de este fenómeno se puede citar la expedición geodésica de Antonio de Ulloa y Jorge Juan a Perú. Más allá de sus objetivos científicos, esta comisión sirvió para recabar y obtener noticias de naturaleza muy diversa sobre los territorios de este virreinato. De hecho, en su “Relación histórica y política del estado actual de los reinos del Perú” (1748), encontramos una de las primeras referencias a Chiloé en el contexto de la Real Armada dieciochesca. Ulloa y Juan hicieron mención del puerto de Chacao, al que calificaban como “el último puerto que tiene población española en toda aquella costa”. A pesar de su naturaleza de frontera y ser un punto límite de los dominios españoles, anotaban su potencial naval, si bien no pudieron obviar algunos problemas hidrográficos:

“es muy capaz y tiene buen fondo, bastante agua y suficiente resguardo contra los [vientos] nortes, aunque su boca corresponda hacia esta parte, y tiene de ancho casi una legua, pero la entrada en él desde la punta de Godoy o de Capitanes, por otro nombre de San Martín, que es la más al norte de la tierra firme, que forma la ensenada de Chiloé, es tan difícil que temen hacerla los pilotos más experimentados y prácticos de aquel mar, porque además de las islas que hay en toda la distancia que media entre la tal punta y el puerto, y de los bajos que la dificultan, se experimentan muchas corrientes con variedad, las cuales aumentan el peligro, y por esta razón es necesario llevar práctico para la entrada”¹⁶.

Pese a las dificultades señaladas, concluían que en Chacao “hay buena aguada y en este puerto se logra abundancia de leña, madera para carenar si se ofrece, y mucho pescado, del cual es sumamente abundante todo el golfo de Chiloé, entre cuyas especies se particularizan las sardinas”. Las conexiones comerciales de Chiloé en ese momento eran las tradicionales y estaban supeditadas al circuito mercantil peruano: “uno o dos navíos que anualmente pasan a aquel puerto del Callao, y como por lo regular no tienen allí bastantes efectos para completar toda la carga tocan en Valparaíso, en donde toman lo que falta”. Las mercancías de exportación eran maderas, pescados secos y salados, pernils y tejidos de lana, aunque “entre los vecinos de Chacao hay algunas embarcaciones menores, con las que van a la Concepción a llevar maderas y volver en cambio vinos y otros frutos”. Con todo ello, Ulloa y Juan ofrecen una imagen cuyas coordenadas

16 “Relación Histórica y Política del Estado actual de los Reynos del Perú por lo tocante a Marina. Hecha por los Capitanes de Navío Dn. Jorge Juan Comendador de Aliaga en el Orden de S. Juan y Dn. Antonio de Ulloa, sobre las propias observaciones, que de orden de S.M. practicaron en aquellos Reynos. 1748”. Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército, AT_082, f. 54-57.

básicas se van a repetir en todos los informes y noticias redactadas durante la segunda mitad de la centuria: Chiloé era visto como un enclave que podría ser estratégico en términos navales y tenía buenas condiciones hidrográficas, pero carecía del desarrollo necesario para establecer un apostadero.

GOBIERNO, CONOCIMIENTO Y DEFENSA: LA RELACIÓN GEOGRÁFICA DE LA ISLA DE CHILOÉ DE CARLOS BERANGER (1774)

Carlos Beranger y Renaud (1719-1793) fue uno de los militares que participó de manera más activa en la implementación de los planes reformistas impulsados por la monarquía borbónica, tanto en la península ibérica como en el ámbito americano¹⁷. Procedente de una familia noble de origen francés, aunque nacido en Cataluña, recibió su formación inicial en la Real Academia Militar de Matemáticas y Fortificación. Ingresó como cadete en el regimiento de dragones de Orán, donde inició su carrera militar, y más adelante fue destinado al regimiento de Batavia. En esta unidad estableció vínculos con Manuel Amat, quien años después sería nombrado virrey del Perú (1761-1776). Esta relación resultó determinante para su proyección hacia América, convirtiéndolo en un agente clave en la ejecución de los objetivos políticos y militares promovidos por Amat durante su gobierno¹⁸. De hecho, fue el propio virrey quien, en 1754, avaló las competencias de Beranger y respaldó su participación en proyectos de defensa en territorio americano, a pesar de que este no poseía la formación formal de ingeniero militar.

La importancia que estaba adquiriendo la costa chilena hizo que se convirtiese en uno de los objetivos prioritarios del proyecto defensivo de los virreyes peruanos. Por esta razón, uno de los primeros destinos de Beranger fue el fuerte de Valdivia. Sin embargo, con el nombramiento de Amat como virrey, Beranger llegó a Lima, donde tuvo como misión reforzar el armamento de las zonas estratégicas de la costa peruana. Allí participó en la construcción de almacenes de pólvora e intervino en los planos de la reforma del palacio virreinal. En 1763 pasó a El Callao, donde se considera probable su participación en la elaboración de los planos de fortificación del fuerte Real Felipe. En 1764 tomó partido en otro de los objetivos del virrey, la minería, como gobernador y superintendente de minas en Huancavelica, sustituyendo en su

17 Navarro Abrines, María del Carmen. "Carlos de Beranger, un ingeniero militar en el Virreinato del Perú, 1719-1793" Tesis doctoral, Universidad de Barcelona. Barcelona, 1997.

18 Sáenz-Rico Urbina, Alfredo. "Consideraciones sobre la integridad del virrey Amat en el gobierno del Perú". *Boletín Americanista*, N°7-9, 1961, pp. 98-102; Navarro Abrines, María del Carmen. "Los ingenieros militares del virrey Amat: un apunte biográfico". Peset Reig, José L. (ed.). *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*. Vol. 2. Madrid, CSIC, 1989, pp. 55-72.

labor a Antonio de Ulloa¹⁹. Allí permaneció durante tres años hasta obtener, finalmente, destino en los territorios costeros del reino Chile. Carlos Beranger fue designado gobernador de la provincia de Chiloé (1768), formando parte en otro -quizás el más importante- de los objetivos del virrey Amat: la defensa de la zona sur del virreinato²⁰.

Al finalizar su gobernación y sus servicios en América, Beranger recopiló los conocimientos adquiridos y la labor realizada durante sus años en Chiloé en una obra que se conserva en el actual Archivo Histórico de la Armada, en dos copias manuscritas²¹. Navarro Abrines llevó a cabo un exhaustivo estudio de este documento en su tesis doctoral, por lo que aquí solo mencionaremos su contenido general²². La primera parte, la más breve, describe la orografía del archipiélago, centrándose en las zonas portuarias, las rutas de acceso y navegación, los medios de producción e incluso el carácter de sus habitantes. La segunda parte sigue la misma estructura que la primera en cuanto a la división por zonas geográficas, pero las analiza desde una perspectiva estratégica. En ella, Beranger expone su visión sobre los puntos de interés de Chiloé, evaluando cuáles eran viables o no para la instalación de puntos de recalada de las flotas. El documento detalla el estado de las fortificaciones previas a su mandato, así como las obras de construcción y reparación realizadas durante su gestión. Además, examina la relación entre la geografía del territorio y su valor estratégico, mostrando la interacción entre orografía y defensa militar.

Atendiendo a la parte geográfica, el gobernador apuntaba la intencionalidad de su descripción afirmando haber aludido a “los puertos capaces [...] según

19 Molina Martínez, Miguel. *Antonio de Ulloa en Huancavelica*. Granada, Universidad de Granada, 1995; Navarro Abrines, María del Carmen. “La mina de mercurio de Huancavelica (Perú) entre los intentos de reforma de Antonio de Ulloa y el continuismo de Carlos de Beranger (1758-1767)”. *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol. 1, N°1-13, 1997; Navarro Abrines, María del Carmen. “Un ingeniero militar en el Virreinato del Perú: Carlos de Beranger y Renaud”. Mora Piris, Pedro (coord.). *Aportaciones militares a la cultura, arte y ciencia en el siglo XVIII hispanoamericano*. Madrid, Cátedra General Castaños, 1994, pp. 203-210.

20 Amat muestra en sus propios escritos la magnitud de esta situación respecto a la presión extranjera a partir del conflicto. De Elexpurur, Antonio. Compendio de las prevenciones, que el Excelentísimo Señor Don Manuel Amat y Junient, virrey, gobernador, y Capitan General de estos Reynos del Perú, y Chile, hizo para la defensa de la guerra contra Portugal e Inglaterra sacado de los Decretos, ordenes, y demás papeles, que paran en la secretaría de Cartas de mi cargo, 1763. Biblioteca Nacional de Chile, MC0007567.

21 Relación geográfica de la Isla de Chiloé y su archipiélago, provincia y reyno de Chile, sujeta al mando del reyno del Perú. Dividida en 1ª y 2ª parte, que contienen una exacta descripción de ella y su estado Militar y Político, con los proyectos Económicos para su mayor defensa, según su situación, y configuración para la más segura conservación de los Dominios Meridionales de Su Majestad. Que presenta y consagra a los Reales Pies del Rey Nuestro Señor don Carlos III que Dios guarde. Don Carlos Beranger y Renaud, Caballero de la Orden De Santiago, teniente coronel de Dragones de los Reales Ejércitos, Gobernador y Comandante general que acaba de ser de aquella provincia. Año de 1774. Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián Elcano (AHAJSE), 272, Ms. 520.

22 Navarro Abrines, “Carlos de Beranger, un ingeniero militar”, pp. 270-275.

su fondo y en los que por necesidad se puede enviar precisión resguardarse”²³. Se estaba refiriendo a los buques de gran tonelaje, dado que consideraba que toda la costa de Chiloé era apta para pequeñas embarcaciones, pero eran escasos los fondeaderos para las flotas. De esta manera demuestra que uno de los objetivos de la obra era conocer la viabilidad para instalar un apostadero en uno de los puertos que describe. Pero no debemos entender esta instalación como un simple lugar de llegada de embarcaciones, pues la recalada en una base implicaba también el avituallamiento de la flota, algo que explica en el estudio que realiza de los recursos naturales, apuntando que “ofrece por todas partes aguada, porque [...] contiene infinitos manantiales [...] en cualquier playa se puede tomar este refresco o refrigerio como igualmente leña y marisco pues por todas partes abunda”²⁴.

Beranger no solo mostraba, ya en esta primera parte, que Chiloé contaba con una privilegiada situación geográfica para la actividad naval española, sino que era consciente de su atractivo para las potencias extranjeras. La amenaza y asedio al archipiélago era un peligro evidente en los momentos en que escribe su “Relación geográfica”, pero también lo había sido con anterioridad. Así recoge los ataques corsarios holandeses e ingleses del siglo XVII, y de hecho toma el puerto de San Carlos como la clave de bóveda de los dominios americanos al ser “puerto magno y el mejor que tiene Su Majestad en toda América [...] capaz de contener armadas numerosas”²⁵. Consideraba así la amenaza externa como un problema de tal magnitud que le llevaba a apuntar a la imperiosa necesidad de fortificarlo, haciendo extensiva esta cuestión a toda la provincia a la que toma como un nodo clave de América, cuya defensa la liberaría de “las ideas ambiciosas de los adversarios contra estos dominios”²⁶.

Tras demostrar la importancia estratégica del archipiélago y el interés que generaba su defensa, Beranger organizó su estudio en subapartados dedicados a cada uno de los puertos de la isla de Chiloé, los cuales aparecían en ambas partes de su obra. En primer lugar, analizaba Carelmapu, situado al norte de la isla. Lo describe como un asentamiento con población española e indígena dispersa e irregular, cercano a las tierras de los indios juncos. Destacaba que su puerto “se ha cegado por un banco de arena que lo atraviesa e inutiliza”²⁷, lo que limitaba su uso a piraguas y lanchas. Fue el primer puerto en poblarse y también en sufrir ataques piráticos, aunque su única función estratégica era

23 Carlos Beranger. Relación geográfica de la Isla de Chiloé y su archipiélago, provincia y reyno de Chile, sujeta al mando del reyno del Perú. 1774, p. 27. AHJSE, 272, Ms. 520.

24 *Ibidem*.

25 *Ibidem*, p. 10.

26 *Ibidem*, p. 42.

27 *Ibidem*, p. 20.

servir de contención contra los indígenas. En cuanto a Calbuco, resaltaba su ubicación fronteriza y su papel como punto de contención de la población indígena. Esta circunstancia dio lugar a un poblamiento exclusivamente militar, convirtiéndolo en “un fuerte suficientemente pertrechado para oponerse a los indios, pero inútil por internado para la defensa”²⁸. No obstante, mencionaba como recurso valioso la producción de madera de alerce, un elemento fundamental en la economía del archipiélago. Por último, el puerto de Castro no recibía una mejor valoración. No aparece descrito en la primera parte de la obra, pero sí era mencionado en la segunda, donde se le otorgaba una consideración similar a la de los puertos anteriores.

Imagen N°1. Archipiélago de Chiloé y sus principales puertos



Fuente: elaboración propia.

28 *Ibidem*.

Distinta mención, extensión y consideración tienen los dos puertos principales de la isla, San Carlos y Chacao. Este último se pobló para sustituir a Carelmapu cuando fue atacado en el siglo XVII y, aun contando con una compleja situación geográfica, marcada por vientos y corrientes adversas, “es capaz de muchas embarcaciones [...] tiene buena agua [...] produce su terreno en las colinas todo lo que se cosecha en este país”²⁹. Beranger juzgaba fundamental su fortificación por ser un muro de contención para los enemigos frente a los puertos de Castro y San Carlos, aunque el banco de arena que la atravesaba y cegó Carelmapu la convierte en vulnerable por tierra. Finalmente, el calificado como puerto principal, San Carlos, ofrecía mayores posibilidades, con entrada y salida cómoda y viable, así como agua y recursos para albergar las flotas, por lo que “su situación y proporciones ofrecen muchas ventajas”³⁰. Estas características lo podrían convertir en un objetivo importante para las potencias extranjeras, ya que si fuera conquistado tendrían por este medio el acceso a todo el continente por ser una “formidable barrera de estas Américas”³¹. Era considerado, además, un lugar óptimo para la construcción de un astillero que implicaría, para su defensa, establecer un nuevo fuerte en su interior.

San Carlos tenía una situación aparentemente inmejorable, de no ser porque, como ocurre con la obra del Carlos Beranger, presentaba como característica principal la abundancia de contradicciones. Efectivamente, la situación geográfica era ventajosa, pero eso no necesariamente dotaba a Chiloé de valor estratégico, dado que no debía entenderse exclusivamente en base a cada uno de sus puertos, sino que era fundamental su situación global. Así, el gobernador apuntaba que el país “padece muchos males, cuyos defectos nacen de la desidia, que ocasiona una suma miseria, que produce escasez general de recursos y auxilios. Uno de ellos es la de pocos víveres, pues se limitan a los muy precisos. Esta falta será un obstáculo en caso de acontecimientos o insulto para poder mantener los fuertes”³².

Aun considerando únicamente las zonas portuarias, todas presentaban dificultades geográficas y estructurales que debían resolverse para lograr la óptima posición estratégica de Chiloé. Sin embargo, los elevados costos de mejorar las fortificaciones y mantener las tropas necesarias hacían inviable esta tarea. Además, era fundamental tener en cuenta las condiciones marítimas y climáticas. Durante los meses de invierno, Chiloé se convertía en una vía muerta, y la bravura de los vientos y las corrientes en ciertos puntos de la costa exigía

29 *Ibidem*, p. 14.

30 *Ibidem*, p. 56.

31 *Ibidem*, p. 59.

32 *Ibidem*, p. 126.

una navegación experta para su acceso. A esto se sumaba la irregularidad y profundidad variable de los fondos marinos, lo que permitía la navegación de pequeñas embarcaciones, pero resultaba problemático, e incluso imposible en algunos sectores, para buques de gran tonelaje. Beranger concluía su obra resaltando esta contradictoria realidad y señalando que:

“pocos fuertes en Chiloé; y estos reducidos a los puestos precisos y que sean sólidos, permanentes y con su componente guarnición y pertrechados de todo lo indispensable a su defensa. Igualmente manifesté lo útil de una fuerza volante, para las urgencias de acudir a su archipiélago, reducida a barcos piraguas, porque embarcaciones de mayor porte y de otra naturaleza no es adaptable, ni al genio de estos vasallos, ni a estos mares por su difícil manejo y navegación”³³.

CONOCIMIENTOS PRÁCTICOS Y EXPERIENCIA HIDROGRÁFICA: LAS COMISIONES DE JOSÉ MANUEL DE MORALEDA (1786-1788 Y 1792-1796)

José Manuel de Moraleda Montero (1750-1810) se convirtió en uno de los pilotos más experimentados del Mar del Sur en el último cuarto del siglo XVIII. De origen vasco, se formó en la escuela de navegación de Cádiz y participó como pilotín en varias comisiones a Veracruz, La Habana, Puerto Rico y Filipinas. En 1772 fue trasladado al apostadero de El Callao y desde esta base completó numerosas expediciones a varios puertos del Pacífico sur. Aunque perteneció al cuerpo de pilotos de la Armada, consiguió obtener el rango de alférez de fragata en 1783 y, años más tarde, fue promovido a teniente fragata como premio a sus servicios hidrográficos. Sus dos expediciones a Chiloé, una entre 1786-1788 y la otra entre 1792-1796, solo pueden entenderse en un programa político más amplio impulsado por las autoridades virreinales con el objetivo de mejorar el conocimiento de esos mares y asegurar la soberanía de la Corona española en las costas del océano Pacífico. Siguiendo la estela de los virreyes Manuel Amat (1761-1776) y Manuel Guirior (1776-1780), Moraleda estuvo al servicio directo de los virreyes Agustín de Jauregui (1780-1784), Teodoro de Croix (1784-1790) y Francisco Gil de Taboada (1790-1794). Asimismo, los trabajos de este piloto deben entenderse junto a otras expediciones hidrográficas previas que fueron esenciales para sus investigaciones, como la del jesuita José García (1766), la de Pedro Mansilla y Cosme Ugarte (1767), la de José Sotomayor y Francisco Hipólito Machado (1768), la de José Rius (1770) y los trabajos del ingeniero Lázaro de Rivera (1782)³⁴.

³³ *Ibidem*, p. 133.

³⁴ O'Donnell, Hugo. *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*. Madrid, Mapfre, 1992, pp. 255-256.

La calidad y extensión de los trabajos hidrográficos de Moraleda han hecho que sean objeto de gran atención por parte de la historiografía. A finales del siglo XIX, Diego Barros Arana recopiló, editó y publicó gran parte de los informes de sus expediciones a Chiloé, y más recientemente su figura ha sido estudiada por Isidoro Vázquez de Acuña, Hugo O'Donnell, María Dolores González-Ripoll, Rafael Sagredo y Macarena Ríos³⁵. Las dos comisiones que realizó a Chiloé tenían un objetivo muy claro: "la comprensión de aquel archipiélago" a través de varias acciones, como "levantar mapas generales de ellas [islas], con explicación de sus bahías, puertos y demás circunstancias que son precisas para formar pleno conocimiento que interesa a los más importantes objetos del servicio de Su Majestad"³⁶. A diferencia de otros exploradores, su enfoque fue esencialmente hidrográfico a nivel científico y naval a nivel militar. Desde un primer momento, Moraleda comprendió el valor estratégico del archipiélago para las rutas marítimas, y por ello tomó como punto de inflexión la navegación del almirante Anson por aquellas costas y la pérdida del navío *Wager*³⁷. Su propósito último era "adquirir noticias útiles a la navegación en general, y en particular de este Mar del Sur"³⁸.

Tanto en la primera expedición (1786-1788) como en la segunda (1792-1796), Moraleda dio gran importancia a la recopilación, procesamiento y análisis de la información ya producida sobre Chiloé para acometer sus investigaciones. A su llegada al archipiélago, a finales de 1786, el gobernador de la provincia le proporcionó unas instrucciones básicas: debía levantar un plano de la costa desde San Carlos hasta Chacao, y desde allí a Castro -esto es la costa norte y noreste de la isla-; debía hacer una relación exhaustiva de todos los puertos, bahías, radas, surgideros, ensenadas, bajos, esteros y lagunas; debía realizar planos de cada uno de los puertos, bahías y surgideros, señalando el fondo; debía explicar las cualidades y circunstancias de la costa; debía formar vistas de los cuatro frentes

35 Moraleda Montero, José de. *Esploraciones jeográficas e hidrográficas*, editado por Diego Barros Arana. Santiago, Imprenta Nacional, 1888; Barros Arana, Diego. *El teniente de fragata Don José de Moraleda y Montero (1752-1810)*. Madrid, Ministerio de Marina, 1965; Vázquez de Acuña, Isidoro. *Don José Manuel de Moraleda y sus exploraciones hidrográficas australes (1787-1796)*. Santiago, Academia Chilena de la Historia, 1997; Ríos, Macarena. "Práctica científica en el Pacífico centroamericano: Los viajes de José Moraleda (1802-1804)". *Revista de Geografía Norte Grande*, Vol. 51, 2012, pp. 159-183; O'Donnell, Hugo. *El viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790)*. Madrid, Editorial Naval, 1990; Sagredo, Rafael. "Navegación científica en el Mar del Sur. El piloto Moraleda (1772-1810)". *Revista de Historia Iberoamericana*, Vol. 2, N°1, 2008, pp. 46-79; González-Ripoll, María Dolores. *Bajo pólvora y estrellas: Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración*. San Sebastián, Museo Naval, 2000; Gutiérrez Lorenzo, María del Pilar, "Expediciones en tiempos de Carlos IV". Díez Torre, Alejandro; Mallo Gutiérrez, Tomás; Pacheco Fernández, Daniel y Alonso Flecha, Ángeles (coords.). *La ciencia española en ultramar. Actas de la I Jornada sobre España y las expediciones científicas en América y Filipinas*. Madrid, Doce Calles, 1991, pp. 65-77.

36 Viaje y reconocimiento de las islas de Chiloé. AHJSE, 307, Ms. 613.

37 Urbina, "La proyección colonial de Chile", pp. 599-622.

38 Diario de la navegación desde el puerto del Callao de Lima al de San Carlos de Chiloé y de éste al reconocimiento del archipiélago de Chonos y costa occidental patagónica. AHJSE, 307, Ms. 614.

de la isla; y por último, debía “el corregidor de Castro le suministrara los indios prácticos [pilotos] que necesite para el contorno de la isla”³⁹.

De su primera expedición, decía que la isla de Chiloé era “la mayor del mar Pacífico”; y en ella se distinguían bien las cuatro estaciones⁴⁰. El invierno era más largo que en otras regiones, lo cual provocaba una “atmósfera continuamente cargada de vapores de extraordinaria densidad que ocasionan frecuentes nieblas y cerrazones”. Esta nota era especialmente relevante para la navegación de buques de gran porte, pues la jarcia y el velamen podrían sufrir con los vientos de invierno. En su segunda expedición tuvo que examinar la parte oriental de la isla de Chiloé y la comunicación que se podía establecer con el sur, es decir, el archipiélago llamado Huaytecas o Chonos, actual Guaitecas, pero sobre todo tenía que “dar exacta idea del paraje y si fuese puerto a propósito para guarnecer embarcaciones grandes o medianas”⁴¹. Esta orden de observar y considerar a Chiloé como un posible apostadero condicionará en gran medida sus exámenes hidrográficos, pero no se limitó a hacer una mera descripción de las condiciones geográficas.

De todas las observaciones que hizo Moraleda, destaca el detalle con que examinó el puerto de San Carlos de Chiloé⁴². Además de ser el principal puerto comercial de la provincia, señaló las posibilidades que tenía como apostadero. “Su situación es la más ventajosa para el efecto y para seguridad de la navegación”, pero además reunía todas las condiciones necesarias para crear un auténtico puerto de recalada: “tiene varios sitios de excelente agua para proveerse de ella, es seguro, de buen tenedero, sobre fondos muy proporcionados y capaz de contener bastantes embarcaciones resguardadas de los vientos que

39 Francisco Hurtado. Instrucción dada por el gobernador comandante general de la provincia. Instrucción que ha de observar el alférez de fragata José de Moraleda primer piloto de la Real Armada. San Carlos de Chiloé, 25 diciembre 1786. AHAIJSE, 307, Ms. 613.

40 Los informes de Moraleda se tomaron como los más fiables y completos en la Dirección Hidrográfica de la Armada, de modo que se convirtieron en el referente de estudios posteriores. Bauzá, Carlos A. “Dos informes hidrográficos inéditos de Felipe Bauzá al almirantazgo inglés referentes a las costas de la América meridional”. *Revista de Historia Naval*, N°46, 1994, pp. 63-69.

41 Diario de la navegación desde el puerto del Callao de Lima al de San Carlos de Chiloé y de éste al reconocimiento del archipiélago de Chonos y costa occidental patagónica, hecho de Real Orden y comisión del Excmo. Sr. Fr. D. Francisco Gil, virrey del Perú, por José de Moraleda y Montero, alférez de Infantería, primer piloto de la Real Armada en los años de 1792 a 1796. AHAIJSE, 307, Ms. 614.

42 La importancia que concede Moraleda a San Carlos, además de ser la capital en ese momento de la provincia, se debe a que “las costas occidentales y de mediodía de esta isla ni tienen puerto alguno ni son accesibles para desembarcarlos, por sus escarpados, bajos, rascada de la continua mar de leva, escollos visibles y oculto, y estar por la mayor parte organizadas de rocas”. Derrotas a los puertos de la isla de Chiloé, ya sea entrando por el canal de Chacao o norte de la isla o ya por el sur de ella a quien llaman Boca de Huafo, con las reflexiones necesarias al conocimiento de los citados puertos, situación y circunstancias más o menos ventajosas de ellas, por el alférez de fragata piloto de la clase de primeros de la Real Armada José Manuel Moraleda. AHAIJSE, 307, Ms. 613.

dominan, especialmente en el invierno”⁴³. A pesar de las buenas condiciones geográficas, el puerto de San Carlos presentaba graves problemas logísticos. Por un lado, el vecindario, que se limitaba a “248 familias”⁴⁴, aumentaba en los meses en que llegaban las embarcaciones del comercio, de modo que no había un número estable de habitantes para movilizar recursos navales. Y, por otro lado, el terreno era “regular para la labor”; aunque el espacio cultivable era muy limitado para la agricultura debido a que “todo está cerrado de espesísimo bosque”. Con todo ello, concluía que no había en San Carlos “puerto seguro para embarcaciones menores”, refiriéndose a lanchas y piraguas, y además subrayaba la “escasez de víveres”; algo elemental para el aprovisionamiento de flotas y embarcaciones de guerra y mercantes.

La principal aportación de Moraleda fue, sin duda, entender a Chiloé en un marco geográfico, político y económico más amplio, considerando todas las posesiones americanas en su conjunto y sin olvidar la creciente presencia de embarcaciones enemigas en el paso del cabo de Hornos. Al respecto, el valor estratégico de Chiloé era incuestionable: “la situación natural de esta isla de Chiloé hace ser (sin disputa en mi concepto) la posesión marítima más ventajosa de todas las costas de Chile y el Perú para temer que los enemigos que pueda tener la nación intenten ocuparla y hacerla una colonia respetable y permanente”⁴⁵. E incluso llegó a afirmar que “esta isla es la que con propiedad debe llamarse llave de estos reinos”. Dentro de esta reflexión, el puerto de San Carlos seguía teniendo la preeminencia, pues podía:

“proporcionar seguridad cómoda a inmenso número de embarcaciones de todos portes; el espeso bosque de que está cubierta ofrece las maderas que se han citado y otras, las que cultivadas con el método y cuidado de los de Europa no me parece hay razón de dudar que resultasen útiles para la construcción de bajeles, o a lo menos para subvenir a los reparos que hubiese menester los que viajasen aquí y otras obras”⁴⁶.

43 *Ibidem*.

44 En otro documento detallaba que “la población consiste actualmente según el padrón hecho el año pasado de 15.072 almas de españoles y 11.617 indios, que unidos hacen 26.689, número muy limitado si se lleva en cuenta los años de su conquista y extensión de terreno; las habitaciones están todas dispersas como se ha expresado y tan vecinas a la orilla del mar que no hay ninguna que se interne media legua”, Breve descripción de la provincia de Chiloé, su población, carácter de sus habitantes, producciones y comercio. AHJSE, 187, Ms. 309, doc. 1.

45 *Ibidem*.

46 *Ibidem*. Referente a las maderas, algo esencial para la construcción de una base naval, Moraleda exponía que “las maderas que se producen en estas islas, me persuado o más bien tengo por sin duda que cultivadas con el método debido serían diversamente útiles de lo que han sido y son; ellas están tenidas por de muy corta duración para habitaciones y otros edificios [...] si el edificio es hidráulico, pongo por caso una embarcación, a los tres o cuatro años de haber salido de su astillero o ya las ligeras carenas o recorridas que se le han dado la dejan sin más pieza de las que sacó de él o están en estado de necesitar una carena formal de más costo que el valor de la embarcación”.

Sin embargo, el problema radicaba en su indefensión e incomunicación. En ese momento, Chiloé solo tenía contactos por vía marítima con otros puertos del reino de Chile y Perú, y éstos se realizaban únicamente en los meses de verano, pero en el argumento de Moraleda siempre estuvo latente el peligro de los enemigos. Además de los numerosos precedentes -mencionando las expediciones de "Drac, Candish, Le Clere, David y otros ingleses y holandeses"- , sus cálculos estratégicos eran algo simplistas, aunque realistas. Juzgaba que con dos fragatas bien armadas y un número suficiente de tropa, "pueden triunfar en la isla y poseerla casi dos años sin noticia ni opción alguna por nuestra parte"⁴⁷. Este lapso de tiempo de dos años era el mínimo para que la información llegara a Perú y se preparara en el apostadero de El Callao una expedición para retomar el archipiélago.

Por todo ello, a ojos de Moraleda, el objetivo prioritario era fomentar la isla y desarrollar una población con recursos suficientes, de modo que se pudiera crear sobre ella un auténtico apostadero en Chiloé. Urgía, por tanto, insertar a la isla en los circuitos transoceánicos de forma efectiva proporcionando un nuevo sistema comercial. La balanza comercial que hasta ese momento había caracterizado a este territorio, siempre negativa exportando materias primas y algunos textiles, pero importando todo lo demás, era "perjudicial", y tampoco se podía limitar al buque anual que arribaba desde Perú y las embarcaciones menores que iban a algunos puertos chilenos. En su lugar, planteaba un modelo privilegiado, similar al concedido a "las islas Canarias y Filipinas", para que una o dos embarcaciones "exporten sus géneros de industria y transporten los de fuera que necesiten libremente los años que la piedad del rey tenga a bien". Esta propuesta no era nueva, pues previamente otros habían escrito en favor del fomento de la isla, pero Moraleda la orientó para que fuera el primer paso de un apostadero que cumpliera labores militares y comerciales.

CONSUMO Y GENERACIÓN DE INFORMACIÓN: LA EXPEDICIÓN DE MALASPINA Y SU VISIÓN DE CHILOÉ (1789-1794)

A finales del siglo XVIII se llevó a cabo la que es considerada la expedición científica más importante organizada por la monarquía hispánica. Su magnitud fue tal que su promotor, Alejandro Malaspina (1754-1810), quedó vinculado por siempre a ella y adoptó su nombre. Gracias a este proyecto y a su destacada trayectoria, Malaspina se consolidó como una de las figuras más repre-

47 *Ibidem*.

sentativas de la llamada Armada Ilustrada. Inició su carrera naval en el norte de África, participando en la defensa de Melilla durante el asedio marroquí. Posteriormente, realizó su primer viaje transoceánico con destino a Filipinas, lugar que jugaría un papel clave en sus posteriores ascensos. Estas travesías le permitieron familiarizarse con rutas estratégicas, como el tornaviaje por el cabo de Buena Esperanza y la navegación por el cabo de Hornos, lo que le proporcionó una valiosa experiencia en temas de comercio y navegación hacia Asia. Esta secuencia de destinos solo se vio interrumpida por su participación en operaciones militares contra los ingleses y en el sitio de Gibraltar en 1779⁴⁸. Todos estos antecedentes contribuyeron a desarrollar en Malaspina un profundo interés por distintas disciplinas, que se vería potenciado con su propuesta de realizar una gran expedición por las costas atlántica y pacífica, siguiendo rutas que conectaban América, Asia y Oceanía⁴⁹.

La expedición de Malaspina (1789-1794) no solo es relevante por el conocimiento científico que generó. La comisión fue planteada desde el principio como una empresa de recopilación, gestión y procesamiento de información de diversa naturaleza⁵⁰. Un ejemplo de este hecho fue su escala en San Carlos de Chiloé⁵¹, la cual se limitó a diez días, desde el 5 al 16 de febrero de 1790. Durante este tiempo, el personal de la comisión hizo varios reconocimientos sobre el territorio y mediciones hidrográficas⁵², mientras que Malaspina buscó recopilar todo aquello que pudiera ser útil para conocer los territorios incluidos en la ruta. En el caso de Chiloé, esto se evidencia en la solicitud dirigida a Antonio de Mata, a quien se pidió responder un cuestionario detallado que incluía preguntas sobre población, comercio, economía, navegación y clima de la zona⁵³. Además, esta información fue complementada con documentos elaborados por personas que habían visitado previamente el archipiélago en otras misiones o expediciones, como el mismo José Manuel de Moraleda.

48 Cervera Pery, José. "Alejandro Malaspina: una remembranza histórica." *Revista general de marina*, Vol. 259, N°10, 2010, pp. 427-436.

49 Pimentel Igea, Juan. *La física de la monarquía: ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*. Aranjuez, Doce Calles, 1998; Soler Pascual, Emilio. *La aventura de Malaspina: la gran expedición científica del siglo XVIII por las costas de América, las Filipinas y las islas del Pacífico*. Madrid, Ediciones B, 1999; Galera Gómez, Andrés. *Las corbetas del rey: el viaje alrededor del mundo de Alejandro Malaspina (1789-1794)*. Bilbao, Fundación BBVA, 2010.

50 Ortega del Cerro, Pablo. "Expediciones globales e información: creación, gestión y consumo de información en los preparativos del proyecto Malaspina (1788-1789)." Iglesias Rodríguez, Juan José y Melero Muñoz, Isabel Mª (coords.) *Hacer Historia Moderna. Líneas actuales y futuras de investigación*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2020, pp.1218-1230.

51 Sagredo, Rafael y González, José Ignacio. *La expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español*. Santiago, Editorial Universitaria, 2004.

52 Diario del viaje de las corbetas Descubierta y Atrevida desde Cádiz al Callao. AHAIJSE, 98, Ms. 93, doc. 1.

53 Cuestionario presentado por los comandantes de las corbetas Descubierta y Atrevida a Antonio de Mata, sobre naturales, población, productos, etc., de la provincia de Chiloé, 1790. AHAIJSE, 237, Ms. 426, doc. 31.

Dentro del corpus de noticias que recopiló Malaspina sobre Chiloé destacaron los informes del virrey del Perú, Francisco Gil de Taboada, y los diarios de José Manuel Orejuela, piloto, comerciante y descubridor del puerto de San Carlos de Chiloé (1754), quien entre 1780 y 1783 tomó parte de la búsqueda de la mítica ciudad de los Césares⁵⁴. El virrey Gil de Lemos hizo referencia a los problemas estratégicos de los puertos del sur de Chile, específicamente Valdivia y Chiloé, y planteó una interesante dicotomía entre los puertos de “posesión” o “defensa”⁵⁵. Sostenía que la estabilidad internacional había tenido un impacto negativo en la defensa portuaria, ya que había frenado los esfuerzos de adecuación y fortificación de varias plazas, sugiriendo así un escenario de aparente tranquilidad. El enfoque del virrey privilegiaba la defensa naval sobre la terrestre, pues “el pie restable en que Su Majestad ha puesto y determina aumentar su Real Armada es un poderoso motivo para que cada día sean menos necesarias las fortalezas anteriormente proyectadas”⁵⁶. Esta visión contrasta con la de Orejuela, quien insiste en una amenaza externa constante, particularmente de origen inglés. Sus informes, marcados por una narrativa histórica basada en su experiencia personal, giran en torno a los hostigamientos británicos como eje central. Todo ello le llevó a plantear la instalación de un apostadero en San Carlos de Chiloé, desde el cual se pudiera hacer una defensa efectiva del archipiélago y fomentar el comercio de la región:

“Es constante que los comercios hacen felices y ricos los reinos, provincias y pueblos, y que por falta de esto a la de Chiloé por el imposible de no haber tenido puerto hasta lo presente, franco y seguro, se han visto sus moradores en la mayor miseria. Pero hoy, que por la alta provincia descubrí el de San Carlos, facilitando su población y vecinos ver en su bahía escuadras del rey y navíos de este mar, con los que vienen del norte, que por necesidad con tales noticias [...] estas me impulsan a proponer factible un arbitrio eficazmente impulsivo y resultante a la conveniencia universal de su provincia, con utilidad común de asegurar las vidas e intereses de los comercios que irían desde la Europa a esta América y del mismo modo, que los galeones de la Real Armada, sin los peligros que repetidas veces se han visto y experimentando”⁵⁷.

En el transcurso de la expedición, Malaspina fue analizando toda la información recabada. Sus reflexiones resultan interesantes porque integró a Chiloé en un proyecto más amplio donde se consideraba todos los territorios del im-

54 Couyoumdjian, Juan Ricardo. “Manuel José de Orejuela y la abortada expedición en busca de los césares y extranjeros, 1780-1783”. *Historia*, Vol. 10, 1971, pp. 57-176.

55 Informe del virrey del Perú, frey Francisco Gil y Lemus, dirigido al presidente del reino de Chile, en respuesta de éste, sobre el estado de la Real Hacienda en el reino de Perú. Copia de mano de Arcadio Pineda, 1790. AHAJSE, 113, Ms. 121, doc. 12.

56 *Ibidem*.

57 Dictamen de José Manuel Orejuela solicitado por el gobernador intendente Francisco Hurtado sobre la isla de Chiloé, 1786. AHAJSE, 114, Ms. 112.

perio y, a su vez, imprimía un enfoque global. No obstante, la consideración que Malaspina tenía de Chiloé resulta ambivalente y en ocasiones algo contradictoria. Por un lado, entiende la costa occidental patagónica como un territorio secundario, cuando no marginal, “cuya época de merecer la atención de los europeos parece o no debe llegar jamás”. Sin embargo, a la hora de describir la costa de Chiloé, indicaba que era un espacio con población y muchas materias primas de interés -“tiene buenos puertos”- y, además, categorizaba este archipiélago como el “verdadero principio de la dominación española en el Pacífico”⁵⁸. La descripción natural que ofrecía, aunque escueta, evidencia las posibilidades de este enclave. Chiloé era vista como una “grande isla” y “montuosa” que destacaba por su “fecundidad” y “arboleda casi impenetrable”. Malaspina hizo referencia a varios de sus puertos, pero concedió más importancia al de San Carlos: “es un seno formado por hermosos collados que le rodean y que se pueblan de la misma arboleda que toda la isla”⁵⁹.

Al igual que en otros territorios de la monarquía, Malaspina planteó la necesidad de equilibrar las oportunidades económicas con los costos de defensa. En este sentido, formuló una crítica contundente al sistema imperante en América: “la defensa se fija a veces en parajes donde no puede concurrir el comercio, y el comercio se fija en parajes indefensos”. Su propuesta era concentrar la presencia española en lugares que reunieran dos condiciones fundamentales: ser económicamente rentables y estratégicamente defendibles, de manera que se evitarían gastos innecesarios para la Real Hacienda y se garantizaría una protección eficaz del territorio.

Malaspina también someterá a Chiloé a este cálculo económico-militar, y para ello tomó el axioma que propuso el piloto Manuel José de Orejuela a José de Gálvez: “para fomentar la isla de Chiloé debían obligarse a hacer escala en el puerto de San Carlos todos los buques que transitasen a la mar del sur”⁶⁰. Esta recalada no solo era beneficiosa en términos náuticos, sino por la capacidad que ofrecía este lugar de dar buena aguada y provisiones para una navegación larga y completa. Una vez inserto el archipiélago chilote en los circuitos transoceánicos, Malaspina se preguntó hasta qué punto podía participar en el sistema comercial hispánico. El comercio que se había practicado hasta entonces resultaba “perjudicial”, contraproducente, lento y caro. “El comercio que hace la isla es con el Perú, por cuyos navíos recibe el situado anual que envían

58 Reflexiones físicas y políticas sobre el estado actual de la América meridional española, 1789-1790. AHJSE, 302, Ms. 590.

59 Descripción del país comprendido entre Chiloé y el río Bío Bío. AHJSE, 114, Ms. 122.

60 Reflexiones políticas sobre los dominios de SM desde Buenos Aires hasta Chiloé por el cabo de Hornos. AHJSE, 302, Ms. 590.

las Reales Cajas de Lima [...] Los géneros de España y de la América le llegan por el mismo conducto, en uno o dos navíos que arriban anualmente a la isla y forman como una especie de feria en que intervienen la autoridad del gobierno para fijar los precios”⁶¹. Malaspina denunciaba que las embarcaciones que llegaban de Lima traían mercancías procedentes en su mayoría de Cádiz, de modo que el acceso a estos productos se hacía de forma indirecta, provocando así un aumento del precio y los costes de abastecimiento de Chiloé.

En su lugar, se propone articular el comercio chilote en cuatro ejes: con Europa, con las posesiones de Perú y el Río de la Plata, con los indios comarcanos y con el interior. De todas las fórmulas posibles, Malaspina reflexionó sobre las posibilidades que ofrecía conectar directamente Chiloé con el Río de la Plata, dejando de ser esta isla un territorio exclusivamente dependiente del virreinato peruano. Llegó a sugerir que “podían tal vez un par de buques europeos de no mucha capacidad lograr un retorno útil para Buenos Aires”, especialmente con maderas de alerce, “que en el día y con muy poca ventaja se sacan de Paraguay o se traen de Brasil con ventaja de extranjeros”, además de los productos del cerdo y algunos textiles producidos en Chiloé -refiriéndose a los ponchos-. Concluía en este aspecto que Chiloé podía abastecerse “a precios más cómodos de los efectos que necesita”, al mismo tiempo que “puede influir en la prosperidad del continente y proveer a las colonias del Río de la Plata”. De forma complementaria a esta propuesta, Malaspina reflexionaba sobre las ventajas que podía proporcionar un comercio directo con Europa:

“el comercio sea directo desde la península, pues claro está que el excesivo recargo con que hoy día recibe Chiloé parte de los mismos artículos por la vía de Lima impide que se multiplique como debería el número de objetos de comercio [...]. La embarcación de Europa que pagando en Cádiz u otro puerto de la península un derecho proporcionado a la libertad de vender en Chiloé o en Chile, cambiase sus surtidos con maderas u otros frutos vendibles, completase su carga con trigos de Chile, descargase después en Lima e inmediatamente regresase a Europa, seguramente abarataría el comercio costero del mar pacífico o haría considerables ganancias que recaerían sobre los fondos europeos”⁶².

Desde la perspectiva militar, Malaspina hizo una dura crítica al sistema defensivo de las costas del reino de Chile, especialmente por la importancia concedida a Valdivia, plaza que era considerada “inútil para contener las invasiones de otros europeos”. En cambio, Chiloé “puede considerarse al abrigo de cualquier insulto”, tanto de indígenas como de extranjeros, y “a lo menos allí no serán

61 Descripción de la isla de San Carlos de Chiloé. AHAJSE, 114, Ms. 122.

62 *Ibidem*.

precarias ni la subsistencia ni los reparos de una escuadra". En este punto, Malaspina introdujo una comparativa muy sugerente entre las posesiones españolas en América y las británicas en la India:

"el ejemplo harto juicioso que nos dan los ingleses en sus colonias de la India oriental; sus fortificaciones son siempre proporcionales a las riquezas de defienden, y si se exceptúa Madrás, Calcuta y Bombay, ésta última defendida más bien de la naturaleza, o están absolutamente indefensas o solo tiene un torreón o un fuerte de madera para cubrir en cierto modo su riquezas de un insulto inesperado, que nunca puede ser considerable por la atención y vigilancia con que se observan recíprocamente las naciones europeas"⁶³.

En su evaluación militar de Chiloé, y siguiendo el criterio del virrey Gil de Lemos, Alejandro Malaspina destacó la importancia de priorizar la defensa naval por sobre la terrestre. Según su análisis, no era necesario fortificar en exceso la isla, ya que bastaría con la construcción de "un pequeño fuerte de madera" que protegiera la costa habitada frente a ataques sorpresivos, complementado con "un par de baterías volantes" que sirvieran como advertencia al enemigo, recordándole que cualquier intento de invasión implicaba riesgos comparables a los posibles beneficios. Sin embargo, Malaspina subrayaba que la verdadera capacidad defensiva de Chiloé debía sustentarse en el poderío naval. En este sentido, consideraba urgente equilibrar las fuerzas navales españolas con las de las potencias extranjeras, afirmando que "nuestros navíos serán nuestros fuertes". Además, remarcaba que la disposición geográfica del puerto de San Carlos ofrecía una ventaja estratégica clave, ya que facilitaba la concentración y coordinación de todas las fuerzas militares disponibles en la isla para su defensa.

CONCLUSIONES

El objetivo de este artículo era analizar cómo durante la segunda mitad del siglo XVIII el archipiélago de Chiloé dejó de ser percibido únicamente como un espacio marginal del virreinato del Perú o como una frontera interna de la Capitanía General de Chile, para convertirse en un enclave de creciente interés estratégico en el contexto del imperio hispánico y, más ampliamente, en los nuevos circuitos de navegación. A través del estudio de tres casos -las observaciones de Carlos de Beranger, las misiones de José de Moraleda y la expedición de Alejandro Malaspina-, se ha evidenciado que el archipiélago comenzó

63 *Ibidem*.

a ser conceptualizado no sólo como un punto de paso o resguardo, sino como un posible apostadero estructural, con proyección operativa hacia el Atlántico, el Pacífico y el espacio austral. Uno de los propósitos de este trabajo era demostrar que distintas instancias militares buscaron insertar a Chiloé dentro de una red transoceánica que estaba en profunda transformación, planteando su función táctica en las rutas del cabo de Hornos, su proximidad a los polos del virreinato -Perú y el Río de la Plata-, y su capacidad para ofrecer abrigo, víveres y reparaciones a embarcaciones en tránsito. En este sentido, los proyectos examinados no deben ser vistos como meros ejercicios de diagnóstico territorial, sino como propuestas activas de reconfiguración espacial, política y militar del sur del continente.

El primer caso de estudio, la memoria redactada por Carlos de Beranger en 1774, muestra un temprano intento por revalorizar el espacio chilote dentro de un esquema imperial más amplio. Beranger no sólo subrayaba la utilidad del archipiélago como punto de recalada para naves en tránsito hacia el Atlántico, sino que planteaba una visión integral de su infraestructura natural, sus recursos y sus condiciones de abrigo. Su enfoque era predominantemente técnico, aunque atravesado por una clara vocación estratégica: la construcción de un apostadero en Chiloé ofrecía una ventaja táctica en los crecientes intereses borbónicos por controlar los accesos al cono sur. El segundo caso, referente a las dos expediciones de José de Moraleda entre 1786 y 1796, se insertaba en una lógica más amplia de conocimiento territorial, cartografía precisa y racionalización del espacio. Moraleda no actuó solamente como piloto, sino como un agente científico-militar que representaba el interés de la Corona por conocer y administrar sus territorios de manera eficaz. Sus informes presentaban a Chiloé no sólo como un punto logístico, sino como un nodo dentro de una red en expansión. La preocupación por los fondeaderos, los recursos disponibles, las corrientes y vientos reinantes, o la capacidad de sostener embarcaciones, revelaba una aproximación sistemática que articulaba lo técnico con lo político. Finalmente, la expedición de Malaspina a su paso por Chiloé en 1790 ofrece una perspectiva más compleja en la que convergían intereses científicos, geopolíticos y administrativos. A diferencia de Beranger, o incluso Moraleda, Malaspina representaba una generación que concebía la exploración como un acto tanto de conocimiento como de control. Chiloé aparecía en su relato como un eslabón en una cadena de bases imperiales, útil para los intereses australes de la monarquía y, a la vez, como una región cuya integración requería intervenciones estructurales. El valor de su testimonio reside no sólo en su diagnóstico técnico, sino en su capacidad para vincular lo local con lo global.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes

Relación Histórica y Política del Estado actual de los Reynos del Perú por lo tocante a Marina. Hecha por los Capitanes de Navio Dn. Jorge Juan Comendador de Aliaga en el Orden de S. Juan y Dn. Antonio de Ulloa, sobre las propias observaciones, que de orden de S.M. practicaron en aquellos Reynos, 1748. Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército, AT_082, f. 54-57.

Informe del virrey del Perú, frey Francisco Gil y Lemus, dirigido al presidente del reino de Chile, en respuesta de éste, sobre el estado de la Real Hacienda en el reino de Perú. Copia de mano de Arcadio Pineda, 1790. Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián Elcano, 113, Ms. 121, doc. 12.

Descripción del país comprendido entre Chiloé y el río Bío Bío. Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián Elcano, 114, Ms. 122.

Descripción de la isla de San Carlos de Chiloé. Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián Elcano, 114, Ms. 122.

Breve descripción de la provincia de Chiloé, su población, carácter de sus habitantes, producciones y comercio. Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián Elcano, 187, Ms. 309, doc. 1.

Cuestionario presentado por los comandantes de las corbetas Descubierta y Atrevida a Antonio de Mata, sobre naturales, población, productos, etc., de la provincia de Chiloé, 1790. Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián Elcano, 237, Ms. 426, doc. 31.

Relación geográfica de la Isla de Chiloé y su archipiélago, provincia y reyno de Chile, sujeta al mando del reyno del Perú. Dividida en 1ª y 2ª parte, que contienen una exacta descripción de ella y su estado Militar y Político, con los proyectos Económicos para su mayor defensa, según su situación, y configuración para la más segura conservación de los Dominios Meridionales de Su Majestad. Que presenta y consagra a los Reales Pies del Rey Nuestro Señor don Carlos III que Dios guarde. Don Carlos Beranger y Renaud, Caballero de la Orden de Santiago, teniente coronel de Dragones de los Reales Ejércitos, Gobernador y Comandante general que acaba de ser de aquella provincia. Año de 1774. Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián Elcano, 272, Ms. 520.

Dictamen de José Manuel Orejuela solicitado por el gobernador intendente Francisco Hurtado sobre la isla de Chiloé, 1786. Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián Elcano, 302, Ms. 590.

Reflexiones físicas y políticas sobre el estado actual de la América meridional española, 1789-1790. Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián Elcano, 302, Ms. 590.

Reflexiones políticas sobre los dominios de SM desde Buenos Aires hasta Chiloé por el cabo de Hornos. Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián Elcano, 302, Ms. 590.

Viaje y reconocimiento de las islas de Chiloé de José Moraleda Montero. Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián Elcano, 307, Ms. 613.

Francisco Hurtado. Instrucción dada por el gobernador comandante general de la provincia. Instrucción que ha de observar el alférez de fragata José de Mora-

leda primer piloto de la Real Armada. San Carlos de Chiloé, 25 diciembre 1786. Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián Elcano, 307, Ms. 613.

Diario de la navegación desde el puerto del Callao de Lima al de San Carlos de Chiloé y de éste al reconocimiento del archipiélago de Chonos y costa occidental patagónica, hecho de Real Orden y comisión del Excmo. Sr. Fr. D. Francisco Gil, virrey del Perú, por José de Moraleda y Montero, alférez de Infantería, primer piloto de la Real Armada en los años de 1792 a 1796. Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián Elcano, 307, Ms. 614.

Diario del viaje de las corbetas Descubierta y Atrevida desde Cádiz al Callao. Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián Elcano, 98, Ms. 93.

De Elexpurur, Antonio. Compendio de las prevenciones, que el Excelentísimo Señor Don Manuel Amat y Junient, virrey, gobernador, y Capitan General de estos Reynos del Perú, y Chile, hizo para la defensa de la guerra contra Portugal e Inglaterra sacado de los Decretos, ordenes, y demás papeles, que paran en la secretaría de Cartas de mi cargo, 1763. Biblioteca Nacional de Chile, MC0007567.

Fuentes publicadas

González de Agüero, Pedro. *Descripción historial de la provincia y archipiélago de Chiloé en el reino de Chile y obispado de la Concepción*. Imprenta Benito Cano, 1791.

Moraleda Montero, José de. *Exploraciones jeográficas e hidrográficas*. Edición de Diego Barros Arana. Santiago, Imprenta Nacional, 1888.

Bibliografía

Angulo, Salvador. "La artillería y los artilleros en Chile durante el siglo XVIII: Valdivia y Chiloé como antemural del Pacífico". *Militaria: revista de cultura militar*, Vol. 10, 1997, pp. 237-264.

Barrientos Díaz, Pedro. *Historia de Chiloé*. Chiloé, Ediciones Museo Regional de Ancud, 2013 [1932].

Barros Arana, Diego. *El teniente de fragata Don José de Moraleda y Montero (1752-1810)*. Madrid, Ministerio de Marina, 1965.

Bauzá, Carlos A. "Dos informes hidrográficos inéditos de Felipe Bauzá al almirantazgo inglés referentes a las costas de la América meridional". *Revista de Historia Naval*, N°46, 1994, pp. 63-69.

Bonialian, Mariano. *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio en el imperio español (1680-1784), la centralidad de lo marginal*. Ciudad de México, Colegio de México, 2012.

Buschmann, Rainer R. *Iberian Visions of the Pacific Ocean, 1507-1899*. Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2014.

Cervera Pery, José. "Alejandro Malaspina: una remembranza histórica". *Revista general de marina*, Vol. 259, N° 10, 2010, pp. 427-436.

Couyoumdjian, Juan Ricardo. "Manuel José de Orejuela y la abortada expedición en busca de los césares y extranjeros, 1780-1783". *Historia*, Vol. 10, 1971, pp. 57-176.

Franco Castañón, Hermenegildo. *Los apostaderos y estaciones navales en Ultramar*. Madrid, Bazán, 1996.

Franco Castañón, Hermenegildo. "Los apostaderos: factor esencial del apoyo naval". *Revista general de marina*, Vol. 257, 2009, pp. 237-245.

Galera Gómez, Andrés. *Las corbetas del rey: el viaje alrededor del mundo de Alejandro Malaspina (1789-1794)*. Bilbao, Fundación BBVA, 2010.

Gándara, Natalia. "Mapeando los pasos interoceánicos australes: La producción y circulación de conocimiento hidrográfico y cartográfico en las expediciones españolas a fines del siglo XVIII". *Magallania*, Vol. 48, número especial, 2020, pp. 167-188.

González-Ripoll, María Dolores. *Bajo pólvora y estrellas: Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración*. San Sebastián, Museo Naval, 2000.

Gutiérrez Lorenzo, María del Pilar. "Expediciones en tiempos de Carlos IV" Díez Torre, Alejandro; Mallo Gutiérrez, Tomás; Pacheco Fernández, Daniel y Alonso Flecha, Ángeles (coords.). *La ciencia española en ultramar. Actas de la I Jornada sobre España y las expediciones científicas en América y Filipinas*. Madrid, Doce Calles, 1991, pp. 65-77.

Hanisch, Walter. *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes*. Santiago, Academia Superior de Ciencias Pedagógicas de Santiago, 1982.

Lohmann Villena, Guillermo. *Historia Marítima del Perú*. Siglos XVII y XVIII. Tomo IV. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1977.

Mansilla-Utchal Almonacid, José. "Cartografiando los confines del imperio: El intendente Francisco Hurtado y los caminos y poblados de Chiloé". *Revista del Instituto Riva-Agüero*, Vol. 8, N°2, 2023, pp. 163-188.

Martinic, Mateo. *Archipiélago patagónico. La última frontera*. Punta Arenas, Ediciones de la Universidad de Magallanes, 2004.

Martinic, Mateo. *De la Trapananda al Aysén: una mirada reflexiva sobre el acontecer de la región de Aysén desde la prehistoria hasta nuestros días*. Santiago, Pehuén Editoriales, 2005.

Molina Martínez, Miguel. *Antonio de Ulloa en Huancavelica*. Granada, Universidad de Granada, 1995.

Molina Verdejo, Ricardo. "El Camino Real entre Valdivia y Chiloé: su restablecimiento hacia fines del siglo XVIII". *Revista Austral de Ciencias Sociales*, Vol. 4, 2000, pp. 115-126.

Moreno, Rodrigo. "Cartografiando un archipiélago estratégico: Chiloé en los siglos XVII y comienzos del siglo XVIII". *Magallania*, Vol. 39, N°2, 2011, pp. 47-55.

Moreno, Rodrigo. "El estrecho de Magallanes como antesala del Pacífico: evolución cartográfica y toponimia entre los siglos XVI y comienzos del XVIII". *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 70, N°2, 2013, pp. 419-439.

Navarro Abrines, María del Carmen. "Los ingenieros militares del virrey Amat: un apunte biográfico". Peset Reig, José L. (ed.). *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*. Vol. 2. Madrid, CSIC, 1989, pp. 55-72.

Navarro Abrines, María del Carmen. "Un ingeniero militar en el Virreinato del Perú, Carlos de Beranger y Renaud". Mora Piris, Pedro (coord.). *Aportaciones militares a la cultura, arte y ciencia en el siglo XVIII hispanoamericano*. Madrid, Cátedra General Castaños, 1994, pp. 203-210.

Navarro Abrines, María del Carmen. "La mina de mercurio de Huancavelica (Perú) entre los intentos de reforma de Antonio de Ulloa y el continuismo de Carlos de Beranger (1758-1767)". *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol. 1, N°1-13, 1997.

Navarro Abrines, María del Carmen. *Carlos de Beranger, un ingeniero militar en el Virreinato del Perú, 1719-1793*. Tesis doctoral, Universidad de Barcelona, 1997.

O'Donnell, Hugo. *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*. Madrid, Mapfre, 1992.

O'Donnell, Hugo. *El viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790)*. Madrid, Editorial Naval, 1990.

Ortega del Cerro, Pablo. "Expediciones a los mares de Asia: la Armada como agente de información en los circuitos globales asiáticos (1785-1820)". *Hispania*, Vol. 82, N° 270, 2022, pp. 39-75.

Ortega del Cerro, Pablo. "Expediciones globales e información: creación, gestión y consumo de información en los preparativos del proyecto Malaspina (1788-1789)". Iglesias Rodríguez, Juan José y Melero Muñoz, Isabel M^a (coords.). *Hacer Historia Moderna. Líneas actuales y futuras de investigación*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2020, pp. 1218-1230.

Ortiz Sotelo, Jorge. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824*. Ciudad de México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Bonilla Artigas Editores, 2015.

Pérez-Mallaina, Pablo E. y Torres Ramírez, Bibiano. *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987.

Pimentel, Juan. *La física de la monarquía: ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina (1754-1810)*. Aranjuez, Doce Calles, 1998.

Ríos Llana, Macarena. "Práctica científica en el Pacífico centroamericano: Los viajes de José Moraleda (1802-1804)". *Revista de Geografía Norte Grande*, Vol. 51, 2012, pp. 159-183.

Sáenz-Rico Urbina, Alfredo. "Consideraciones sobre la integridad del virrey Amat en el gobierno del Perú". *Boletín Americanista*, N°7-9, 1961, pp. 98-102.

Sagredo, Rafael y González, José Ignacio. *La expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español*. Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 2004.

Sagredo, Rafael. "De la hidrografía imperial a la hidrografía nacional. Reconocimientos del Pacífico sur. Siglos XVIII y XIX". *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 70, N°2, 2013, pp. 509-556.

Sagredo, Rafael. "Navegación científica en el Mar del Sur. El piloto Moraleda (1772-1810)". *Revista de Historia Iberoamericana*, Vol. 2, N°1, 2008, pp. 46-79.

Saldivia, Zenobio. "La percepción de la naturaleza de Chiloé durante los siglos XVIII y XIX". *Noticias Históricas y Geográficas*, Vol. 20, 2018, pp. 43-63.

Schwarzenberg, Jorge y Mutizábal, Arturo. *Monografía geográfica e histórica del Archipiélago de Chiloé*. Concepción, Archivo Científico de Chile, 1926.

Soler Pascual, Emilio. *La aventura de Malaspina: la gran expedición científica del siglo XVIII por las costas de América, las Filipinas y las islas del Pacífico*. Madrid, Ediciones B, 1999.

Urbina, Rodolfo. *La periferia meridional indiana. Chiloé en el siglo XVIII*. Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1983.

Urbina, Ximena. "Expediciones a las costas de la Patagonia occidental en el período colonial". *Magallania*, Vol. 41, N°2, 2013, pp. 51-83.

Urbina, Ximena. "La proyección colonial de Chile a la Patagonia Insular en el siglo XVIII". *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 68, N°2, 2011, pp. 599-622.

Urbina, Ximena. "Los 'papeles de Londres' y alertas sobre ingleses: Chiloé y las costas de la Patagonia Occidental ante los conflictos entre España e Inglaterra: siglos XVII y XVIII". *Mélanges de la Casa de Velázquez*, Vol. 48, N°2, 2018, pp. 235-264.

Vázquez de Acuña, Isidoro. *Don José Manuel de Moraleda y sus exploraciones hidrográficas australes (1787-1796)*. Santiago, Academia Chilena de la Historia, 1997.

Vázquez de Acuña, Isidoro. *Historia naval del reino de Chile: 1520-1826*. Santiago, Compañía Sudamericana de Vapores S. A., 2004.

Recibido el 8 de abril de 2025

Aceptado el 5 de agosto de 2025

Nueva versión: 6 de octubre de 2025