



Revista Austral de Ciencias Sociales
ISSN: 0717-3202
revistaustral@uach.cl
Universidad Austral de Chile
Chile

Molina Verdejo, Ricardo
El camino real entre Valdivia y Chiloé: Su restablecimiento hacia fines del siglo XVIII
Revista Austral de Ciencias Sociales, núm. 4, 2000, pp. 115-126
Universidad Austral de Chile
Valdivia, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=45900406>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

El camino real entre Valdivia y Chiloé:

Su restablecimiento hacia fines del siglo XVIII *

Ricardo Molina Verdejo **

* Este artículo forma parte de los resultados de avance del Proyecto de Investigación S-200039, financiado por la Dirección de Investigación y Desarrollo (DID) de la Universidad Austral de Chile.

** Profesor Investigador del Instituto de Ciencias Sociales de la UACH.

Dentro de las políticas generales de la corona española en América, hubo especial preocupación por mantener un sistema de comunicaciones lo más expedito posible en un marco geográfico y jurisdiccional -para la época casi incommensurable. En efecto, las difíciles condiciones a las que las autoridades coloniales debieron enfrentarse en los tan diversos espacios físicos del Nuevo Mundo desde los tempranos períodos del siglo XVI, no cambiaron en lo sustancial toda vez que la expansión europea intraindiana comenzó a producirse decididamente a mediados de esta centuria en la medida que las exploraciones zonificadas se hacían más intensas. Consecuentemente, la ocupación de los territorios a partir de la fundación de villas y ciudades no estuvo para nada exenta de dificultades. La resistencia de los aborígenes a los invasores en muchas regiones de América, los climas adversos, las enfermedades y las grandes distancias, dificultaron de manera muy importante los vínculos entre los distintos puntos de localización urbana.

Considerando esta realidad y conforme a la lógica, los esfuerzos en las comunicaciones por vía marítima fueron redoblados en la primera parte del siglo XVII, aunque los grados de intensidad de los mismos fueron bastante desiguales. Evidentemente, los grandes centros poblados asociados a la extracción de metales preciosos y otros productos, de alguna forma contaron con mejores y más eficientes recursos para el transporte de carga y pasajeros, no solo entre la Península y las tierras americanas, sino también entre los puntos al interior de estas zonas. En una primera etapa, por ejemplo, la gran región del Golfo de México y el Caribe junto a todas sus áreas circundantes podría entenderse así.

Las comunicaciones marítimas, sin embargo, también experimentaron serios obstáculos además de los naturales a la navegación por largos períodos y lejanas latitudes. La presencia de piratas y corsarios en los mares indianos generaron grandes problemas en las rutas que los españoles habían trazado, lo cual hizo necesario aumentar los esfuerzos en términos de planes defensivos, fortificación de puertos, vigilancia costera, escuadras, alteración de vías tradicionales, etc.

En el marco de estas y otras dificultades propias del sostenimiento de un gigantesco imperio, a nivel de los pequeños núcleos de población localizados en las áreas de carácter fronterizo, la situación y sensación de aislamiento era palpable. Precisamente ese era el caso del segmento

con presencia española más meridional de América: la franja situada entre el puerto de Valdivia y la Isla Grande de Chiloé. Al decir de los documentos de la época, ambos lugares fueron considerados en su conjunto el "gran antemural de la Mar del Sur".

La ciudad de Valdivia, localizada en los 39° 47 minutos de latitud Sur, hacia 1643 –fecha de la incursión holandesa- había permanecido casi abandonada luego de la derrota experimentada en el gran levantamiento indígena de fines del siglo XVI. En la oportunidad, habían sido destruidas la mayor parte de las ciudades al sur del río Bío – Bío, entre ellas la ciudad de Osorno, punto clave e intermedio entre Valdivia y Chiloé. Lo cierto era que la llamada Guerra de Arauco estaba en total desarrollo y mantenía a los valdivianos en su reducto con la única posibilidad de comunicación con el exterior a través del mar.

En la práctica, los navíos que lograban llegar a Valdivia desde el norte eran escasos y solo en períodos de bonanza climática, es decir, en verano. A partir de esta realidad, la tendencia de mantener un vínculo con Chiloé varió de ser un sentido y necesario anhelo de las autoridades locales y vecinos, a un imperativo estratégico en donde no sólo dependía la presencia de soberanía monárquica y la garantía de seguridad para el Virreinato del Perú, sino la sobrevivencia de los propios súbditos de esta región del Imperio.

De esta manera entonces, hacia el siglo XVIII, el intento por restablecer la ruta terrestre entre Valdivia y Chiloé se transformó en un objetivo que llevaría a la consolidación de un eje defensivo que contara tanto con una vía externa, la marítima, como una línea interna, el Camino Real, condiciones elementales para sostener con alguna fuerza cualquier intento del enemigo por ingresar por las aguas del Mar del Sur.

La refundación y consiguiente repoblación de Osorno, oficialmente hacia 1796, se constituyó, a la larga, en un decisivo paso en la idea de asegurar de manera efectiva la soberanía monárquica en el espacio existente entre Valdivia y Chiloé, tomando de esta manera un nuevo impulso la política de poblamiento en la zona con todos los efectos que esto significaba.

Más allá de la especial preocupación por parte del Presidente Higgins en lograr dicho propósito hacia fines del siglo XVIII, el deseo por recuperar el extenso territorio se puede advertir claramente desde comienzos de dicha centuria no sólo en las autoridades coloniales, sino en los propios habitantes de la región. En efecto, hacia 1721 el cabildo de la ciudad de Castro suplicaba a S.M. "**se mandase repoblar Osorno y abrir el camino entre Chiloé y Valdivia**"¹. Ciertamente esta petición implicaba solucionar una serie de inconvenientes para los sufridos habitantes de Chiloé además del propio aislamiento impuesto por la naturaleza, era la posibilidad de contactarse con cierta fluidez con el centro urbano más próximo en el continente, es decir, la plaza y presidio de Valdivia resolviendo así aspectos de comunicaciones, correos, de comercio regional y de orden puramente psicosociales. Logrado este objetivo les sería posible romper en algún grado varios de estos verdaderos cercos, entre ellos el comercial que los obligaba a intercambiar productos sólo con el Virreinato del Perú lo que se traducía en una clara ventaja monopólica que beneficiaba a los comerciantes limeños. En ciertas ocasiones se podía constatar, que de los pocos navíos que arribaban al puerto de San Carlos de Ancud en algún lapso de tiempo, la mayoría provenían del Callao y muy pocos de algún puerto de la Capitanía General de Chile. Un ejemplo de ello es en el verano de 1785–86, en que anclaron un total de siete embarcaciones procedentes del norte, de las cuales seis eran del Callao y solo una de Concepción vía Valdivia.²

Ciertamente, la realidad de los habitantes de Chiloé en general durante los siglos coloniales era bastante incómoda y sacrificada en un marco de severas carencias, lo que a menudo llevaba consigo un serio deterioro de la convivencia social. Así lo dejaba de manifiesto uno de sus gobernadores, Don Francisco Hurtado, al dirigir en abril de 1788 un informe a la Corona a las pocas semanas de haber arribado;

"... pero luego que con la experiencia fui tocando los asuntos, me encontré metido no en un archipiélago de islas, sino en un Archipiélago de desórdenes, iniquidades y

fermentos; hallé una provincia aun peor constituida que a S.M. se la habían pintado; las discordias y rencores con el grado más alto que pueda imaginarse; las concusiones y osadías establecidas por práctica cotidiana, no había sujeto por despreciable que fuese que no se creyese autorizado para cometerlas a su antojo, armando chismes al jefe y perderle el respeto si se le antojaba”.

Luego agregaba con toda claridad: *“Los eclesiásticos daban el ejemplo, creyéndose cada uno un libertino despótico no sujeto a otras leyes que a su capricho; estas mismas reglas seguían los militares, y el público era la víctima de sus desarreglos... todos estos eran los que sufrían el peso de los insultos y concusiones de ambos fueros.”*³

En otra ocasión anterior, septiembre de 1762, el cabildo de Castro expresaba a S.M. el agradecimiento de los vecinos al Presidente Amat al haber nombrado como flamante gobernador a Don Juan Antonio Garretón, puesto que ello significaba una nueva oportunidad y la posibilidad de enmendar rumbos y corregir las injusticias que también se cometían por quienes detentaban autoridad. Dejando entrever la visión que los propios habitantes tenían de la isla, de sus problemas y de sus nuevas expectativas, parte del texto expresaba:

*“La más remota provincia de la América Meridional. La menos comunicada y por el tanto la más olvidada hasta lo presente, concurre a V.M. llena de satisfacción a vista del feliz principio, conque ya comienza a verse hayan la luz de la razón en este archipiélago de la ignorancia; al mismo tiempo que florece la justicia, la libertad y el comercio; en el teatro que hasta ahora ha sido de la iniquidad, de la esclavitud, y del monopolio. Porque fiados sus gobernadores en la distancia de la Capitanía General, se han mantenido sus gobernadores con tal despotismo que más han parecido unos verdaderos tiranos que oprimiendo esta leal Provincia les han chupado a sus moradores la sustancia por unos medios tan depravados, que ni les han dejado libertad para la queja”.*⁴

Las difíciles condiciones de vida de los chilotas en el contexto de tan riguroso aislamiento y pobreza, los hacía naturalmente impulsar todas las iniciativas posibles para abrir una ruta terrestre estable hacia el continente y específicamente con Valdivia.

Este mismo interés y voluntad se puede advertir desde la plaza y presidio de Valdivia, la que de alguna manera también experimentaba un carácter y situación bastante particular. De hecho estaba rodeada por un espacio que ofrecía señales de clara hostilidad, con la región de la frontera por el norte bajo control mapuche y hacia el sur con un territorio dominado por los huilliche, se daba el caso curioso que a pesar de estar Valdivia localizada en el continente, 300 kilómetros al norte de Chiloé, en la práctica era otra “isla” cuya única salida relativamente expedita era, amén las amenazas de corsarios y piratas además del factor climático, la Mar del Sur. A partir de esta realidad, la posibilidad de reabrir la ruta terrestre hacia Chiloé pasó de ser una simple aspiración a una necesidad casi imprescindible. En este particular sentido, Don Ambrosio Sáez de Bustamante, gobernador de la plaza hacia 1759, dirigiendo un extenso informe acerca de lo obrado, indicaba;

“...habiéndose empezado a facilitar la internación a los indios, que llaman Huilliches por la parte del camino que mira a Chiloé; los que ofrecieron y les convenía admitir españoles en sus tierras, y que se fortificasen y poblasen, viviendo con ellos; siendo este el medio de empezar a franquear la comunicación tan deseada y conveniente entre esta plaza y dicha provincia de Chiloé; en cuya consecuencia se emprendió la obra con solo las tan cortas fuerzas de esta guarnición (...) y abierto un aspero camino de montaña de más de seis leguas de esta plaza cuando fue atacada nuestra tropa (que solo consistía en 130 hombres) por más de mil indios... aunque tuvieron la suerte de que se les matasen bastante gente, pues se cree con fundamento hayan perdido más de 200 hombres sin que de nuestra parte muriese más que un negro de un balazo de los nuestros mismos y hasta 17 heridos y quemados por un accidente, aunque no de riesgo; en lo que se vio la alta mano de Dios y protección de María... ”

Pero después de esta considerable ventaja, que sin duda ha ocasionado mucho terror en los indios, fue preciso retirarnos a la plaza, no pudiendo ya sostener la empresa por falta de gente... ni ser fácil enviarla el Señor Presidente por acercarse el invierno y las dificultades en la distancia que hay de Chile a esta plaza..."⁵ . Finalmente concluía expresando; ***Pero no dudo se continúe el intento en tiempo oportuno y con las providencias necesarias, que aquí no hay, siendo el asunto tan importante, así por la apertura del camino para comunicarse con Chiloé, repoblando la ciudad de Osorno, como para la descubierta por los españoles que se dice haber no distante de dicha ciudad hacia la montaña, o cordillera (...)"***⁶

A la vista quedan las severas dificultades que debían enfrentar las obras en procura del restablecimiento del camino, siendo uno de los más complejos la resistencia de los naturales a quienes debía neutralizarse por la vía de los acuerdos (misiones y/o parlamentos) o simplemente por la fuerza. En este sentido, estaba claro que el primer tramo que debía asegurarse era el que se encontraba entre Valdivia y el río Bueno, lo que se pretendió fallidamente hacia 1760, intentando el establecimiento de un fuerte a modo de avanzada en las orillas del curso de agua mencionado conforme a las instrucciones ordenadas por el Presidente Amat. ⁷

Transcurrieron poco más de veinte años sin que se lograran pasos decisivos en procura del objetivo, ya por problemas de recursos para la obra ⁸ fueran humanos o materiales, como por las dificultades permanentes ya aludidas. También debe agregarse la falta de un plan más adecuado a la realidad de la zona. No en vano el misionero franciscano fray Hilario Martínez ofrecía sus oficios desde Valparaíso en enero de 1784, manifestando que "***el camino, que repetidas veces se ha mandado abrir desde Valdivia a Chiloé, y nunca ha tenido efecto, es uno de los arbitrios necesarios, y útiles, que deben meditarse en este Reyno, y por otra parte juzgo esta empresa no tan costosa como se pondera..."***" ⁹ .

Seguidamente planteaba un singular plan que consistía básicamente en trasladar tropas de Valdivia a Chiloé por vía marítima, para luego aunar esfuerzos con trabajadores chilotas reclutados para el efecto, los que en conjunto deberían resolver la reapertura del camino en breve tiempo a cambio de regalías y honores otorgadas por la Corona. Con este último aspecto, a juicio de fray Martínez, "***se conseguirá la gente que se quiera, harán las cosa bien hecha, con buena voluntad, y en poco tiempo, pues no he visto en todo el Perú amor ni vasallaje al Soberano, como en los isleños de Chiloé"***" ¹⁰

Todo parece indicar que el plan del padre Martínez nunca fue aplicado, por lo que los trabajos para la reapertura del camino continuaron en compás de espera.

Esta situación sólo se prolongó hasta el año siguiente, 1785, en que aparece la figura de Don Ambrosio Higgins en calidad de Comandante de la Frontera. En un detallado informe, el irlandés planteaba estratégicamente algunas ideas para lograr la sujeción de los indios que habitaban la región comprendida entre el Bío – Bío hasta los confines australes. ¹¹

Al referirse a los papeles que le correspondían jugar a Valdivia y Chiloé, expresaba que sus respectivos gobernadores debían enfrentar el problema de abrir definitivamente el camino no sobre la base única de sujetar a los naturales por la vía de la convicción, sino la alternativa efectiva sería "***internando poblaciones de Españoles que abundan en Chiloé a parajes y distancias proporcionadas en el continente contiguo, tomando posesión de ambas orillas del Río Bueno, y de la antigua inmediata ciudad de Osorno."***" ¹²

De alguna forma, el plan de Higgins tenía cierta similitud general con lo propuesto por el fraile Martínez, particularmente en el sentido de otorgarle a Chiloé un protagonismo fundamental en la empresa, sin perder de vista –sin embargo que debía ser una acción envolvente y combinada entre valdivianos y chilotas. Pero lo clave del plan estaba en la instalación de asentamientos, lo que implicaba una fuerte presencia y acción de apoyo militar, teniendo como objetivo la refundación y repoblación de Osorno, la que lograda permitiría garantizar el libre tránsito entre Valdivia y la Isla Grande.

No obstante la presión que se ejercía por las autoridades para enfrentar el tema, no siempre se dio la unanimidad entre los gobernadores de uno y otro extremo. Higgins fue particularmente crítico con la gestión del gobernador de Valdivia Don Mariano de Pusterla y Sacré ¹³, que n había defendido la opción del convencimiento de los naturales por vías pacíficas, y por el contrario, alaba la línea de Francisco Hurtado partidario más proclive al uso de la fuerza. El resultado de la política seguida por Pusterla, el irlandés la resume así:

"Los efectos de esta tímida conducta del Brigadier Pusterla, han sido los que yo siempre anuncié, esto es, que el camino duraría el tiempo que quisieran los indios".

En efecto, una sublevación con muerte de un misionero y un correo, más el robo de ganado de algunos vecinos de Valdivia en la época, así lo confirmaba. ¹⁴ Importante resulta destacar que Ambrosio Higgins siempre evidenció una especial preocupación por lograr recuperar la soberanía real en esta región, preocupación que mantuvo con igual y quizás con mayor compromiso al alcanzar la máxima autoridad en Chile (1788 a 1796) e incluso seguidamente como Virrey del Perú. Por esos años, los aprestos defensivos ante la amenaza derivada del conflicto entre España e Inglaterra, hizo retomar con más fuerza la idea de estructurar y consolidar de una vez y para siempre un eje defensivo entre Valdivia y Chiloé, teniendo como elemento intermedio a Osorno. Para ello era entonces indispensable- como ya esta dicho- una expedita comunicación a través del Camino Real asegurando así las líneas internas del dispositivo de defensa. Paralelamente, ya desde el inicio de la década del ochenta, a contar del gobierno del Presidente Benavides, se contaba con la presencia de una flotilla de navíos de guerra que patrullaban desde Talcahuano hasta Chiloé, al mando de don Antonio Baccaro. ¹⁵ De esta manera se pretendía asegurar medianamente las líneas externas del sistema defensivo regional controlando el espacio marítimo.

Pocas dudas caben respecto de la importancia estratégica asignada como conjunto al espacio existente entre Valdivia y Chiloé, son numerosas las menciones en los documentos de la época sobre el particular. El propio Ambrosio Higgins en calidad de Presidente lo expresaba con toda claridad:

"Los extranjeros conocen demasiado la importancia de las Islas de Chiloé y de Valdivia, y ya ha advertido repetidamente por el Ministerio de Guerra de la exactitud de sus raciocinios sobre la ventaja de ampararse con toda anticipación de estos puertos en el caso de un rompimiento para emprender desde ellos contra todo el resto de Chile, y el Perú. La ocupación de las islas sería indubitable supuesto que imposible defenderlas por su número y situación". Resaltando lo fundamental papel que desempeñaría el Camino Real en esa eventualidad, Higgins agregaba: ***"Sin una comunicación franca entre ellas y Valdivia tendríamos que ver a los enemigos poseerlas tranquilamente sin poderles incomodar, porque sería imposible acercarnos a ellos privados del camino..."*** ¹⁶

A la altura de las últimas dos décadas del siglo XVIII la experiencia acumulada en base a las constantes amenazas e incursiones de potencias extranjeras a partir de expediciones corsarias y piratas, habían sentado un precedente que obligó a la corona a replantearse en más de alguna oportunidad su política defensiva en esta zona calificada en repetidas ocasiones como el "gran antemural del Mar del Sur". Valdivia y Chiloé, en consecuencia, de acuerdo a sus respectivas localizaciones latitudinales y características de óptimos fondeaderos, debían constituirse en un eje defensivo como primera barrera, de lo contrario la sobrevivencia del reino de Chile y especialmente del Virreinato quedaba, al menos, en entredicho.

Luego del fallido intento holandés de mediados del siglo XVII por asentarse en esta región, la Corona debió simplemente rediseñar una política específica para defender sus intereses ante la posibilidad de experimentar un desastre de proporciones. Parte de esa política fue realizar una más que importante inversión de recursos materiales y humanos en términos de fortalecer militarmente la región. En este sentido, el nuevo impulso en la construcción, ampliación y modificación de fortificaciones tanto en Valdivia y Chiloé a partir de mediados del siglo XVII reflejan un giro y tras él una evidente inquietud.

Dentro de este contexto, otras medidas respondieron también a esta preocupación, tal fue el caso trasladar población de un lugar a otro en la idea de asentar presencia o reforzar las guarniciones.¹⁷

Respecto del Camino Real, un nuevo intento se llevó adelante hacia fines de 1788, esta vez bastante más exitoso. Por iniciativa del criticado gobernador de Valdivia, Ingeniero Mariano de Pusterla, se envió una expedición, el día 20 de septiembre, al mando del Sargento Teodoro Negrón y un grupo de trece soldados más cuatro indios amigos (dos de ellos casiques), los que lograron arribar al fuerte Maullín el día 16 de enero de 1789. Luego de establecer contacto con una avanzada chilota dispuesta en ese lugar y permanecer algunos días, iniciaron el regreso el día 21 de enero de 1789.¹⁸ Según el propio Presidente Higgins, al informar a Madrid sobre este hecho, esta expedición logró regresar a Valdivia en el mes de febrero de dicho año con el plus de haber logrado el armisticio de los casiques de la zona intermedia.¹⁹ Pusterla al informar acerca del éxito de la expedición a Ambrosio Higgins en febrero de 1789, destacaba la colaboración de algunos casiques de los Llanos en las obras de desmonte (tala y limpieza del camino).²⁰ El propio Higgins una año más tarde ponía de manifiesto su reconocimiento a la ayuda y apoyo de los indios amigos al expresar que estos "**son adictos a la tranquilidad deseando fomentar su comercio y correspondencia con los Valdivianos**"²¹

Respecto de los logros de Pusterla en materia del proyecto del Camino Real, hay un interesante documento que él dirigió al en ese entonces gobernador interino de Chiloé, Don Francisco Garoz, en el que expresaba el trabajo hecho con los naturales de la zona: "**Por el testimonio que acompaña se impondrá Usía de las juntas de indios en Rahugue, y Quilacaguín con motivo del camino y la que en esta Plaza he tenido con todos los caiques del tránsito, y sus inmediaciones en la que concurrieron muchos que nunca habían venido a Valdivia, incluso los dueños de las tierras hasta el río Maypue: que en ella quedó establecido el camino: amistados los Indios con los Chilotas como están con los Valdivianos para el libre seguro tránsito; como también para las embarcaciones que fondeen en la costa, con ofrecimiento de auxilios para los pasajeros, y embarcaciones que naufragaren.**" Termina el escrito con una sentencia que complementa su postura y forma de enfrentar el trato con los indios para el logro de la pacificación; "**Que se castiguen a los que contraviniere a estas disposiciones...**"²²

Naturalmente, lo logrado plantea dudas respecto de las críticas que Higgins más tarde haría al gobernador Pusterla y que ya hemos aquí comentado. Al menos queda muy claro los esfuerzos de la autoridad valdiviana y sus subordinados por cumplir como fuera posible, el cometido del Camino Real.

Desde un punto de vista técnico, a partir de 1790 el proyecto contó con la asesoría del ingeniero militar Don Manuel Olaguer Feliú²³ siguiendo expresas instrucciones del Virrey del Perú, Don Francisco Teodoro de Croix, a esa altura en sus últimos meses de mandato y que sería reemplazado por Don Francisco Gil de Taboada Lemus y Villamarín a partir de marzo del año indicado.

Este cambio en el mando virreinal significará para la Gobernación de Chile no solo un retroceso en cuanto a los aportes de recursos provenientes desde del Perú, sino una serie de limitantes y trabas administrativas impuestas por la nueva autoridad, la que al parecer traía instrucciones de ordenar el gasto dentro del marco de las reformas económicas de fines del siglo. La línea política del flamante Virrey quedó de hecho demostrada por la respuesta que le dio a una solicitud de Higgins para nutrir materialmente las obras de fortificación del reino como del Camino Real Valdivia – Chiloé.²⁴ La respuesta virreinal no se hizo esperar en el sentido señalado y debió haber generado un sentimiento de decepción. En carta del 2 de junio de 1790, le expresa:

"Pues además de que (...) no hay fondos para obtener semejantes gastos, se ha llegado a conocer que aun cuando se aumentasen las fortificaciones y guarniciones, jamás podrían defenderse de una expedición formal, por los muchos puntos de ataques, que el enemigo puede dirigir sus miras. El no haberse conocido esta verdad,

anteriormente, y haberse seguido el sistema contrario desde el año de 1763 ha sido causa de que el Erario de América se halle con los crecidos empeños que V.S. sabe, y nadie ignora... y siendo indispensable por otra parte aliviar a la Metrópoli con alguna remesa de dinero para que pueda sostenerse la formidable armada que tiene S.M. para defensa de estos sus dominios, es forzoso que V.S. y yo tratemos de economizar todos los gastos cuanto sea posible".²⁵

Más aun, el Virrey Gil y Lemus reafirmando su posición, dos días después de haber contestado a Higgins, le escribe al Secretario de Estado e Indias, Don Antonio Valdés adjuntándole las notas referidas del Presidente de Chile, informando a S.M. acerca de la "**inutilidad y crecidos gastos de estas empresas**".²⁶

No es difícil imaginar que esta respuesta era muy decepcionante para los esfuerzos que se realizaban en Chile y en particular para la implementación defensiva del sur del reino, afectando así de manera directa el proyecto vial.

A pesar de estas contrariedades, el trabajo del camino continuó adelante. De hecho un oficio de la Secretaría de Guerra fechado en Madrid el 4 de abril de 1790, comunicaba la satisfacción del Rey respaldando lo desarrollado y obtenido por Pusterla, ascendiéndolo al grado de Brigadier como asimismo "**al Sargento Don Teodoro Negrón que se llevó la comisión, grado y sueldo de Alférez en su propio cuerpo**".²⁷

Una de las últimas labores del Brigadier Pusterla en Valdivia, fue el despacho a las autoridades competentes -incluido el Presidente Higgins- de la documentación y plano pertinente al trazado del camino, gestión verificada oficialmente el 10 de enero de 1791 con el rótulo "**Remite el Plano que comprende los puertos de Valdivia y Chiloé con la costa inmediata**".²⁸

El mapa elaborado contiene en su parte superior un extenso texto explicativo respecto del recorrido de la ruta y sus características con la firma del gobernador Pusterla,²⁹ escrito que se adjunta el presente trabajo (ver anexo 1).

Ambrosio Higgins, una vez recepcionado de estos documentos, los envió a la Península con un informe adjunto, en parte de este se señala que tanto desde Valdivia como desde Chiloé, se encuentran trabajando en el ensanche y mejoramiento del nuevo camino "**sin que haya contado una obra tan deseada desde remotos tiempos ningún gasto extraordinario, armas, ni desagrado de los naturales poseedores de aquellos terrenos...**".³⁰ De alguna manera respondía así a las exigencias de los ajustes impuestos por la autoridad virreinal según la correspondencia intercambiada en junio del año anterior (1790).

La tranquilidad que se había experimentado como resultado de la gestión de Pusterla, como podía esperarse, no duró lo suficiente. A fines de 1792, se produce un violento alzamiento indígena en la zona inmediata a Valdivia y que luego se generalizó más al sur. Ello obligó a tomar medidas de fuerza por parte de la guarnición local y poder así recuperar los avances que se habían obtenido después de tantos esfuerzos. La sublevación tomó un cariz bastante grave, pues fueron destruidas varias haciendas, se perdió una cantidad importante de ganado, fueron quemadas varias casas y la misión de Río Bueno, falleciendo en el lugar uno de los frailes y cerca de once españoles.³¹

La contraofensiva militar dirigida desde Valdivia pudo rápidamente retomar el control de los territorios alzados, logrando dejar abierto el Camino Real. Además, fruto de la incursión más ampliada en sus movimientos, fue posible encontrar finalmente las ruinas de la tan buscada ciudad de Osorno la que fue asegurada de inmediato por las tropas.³²

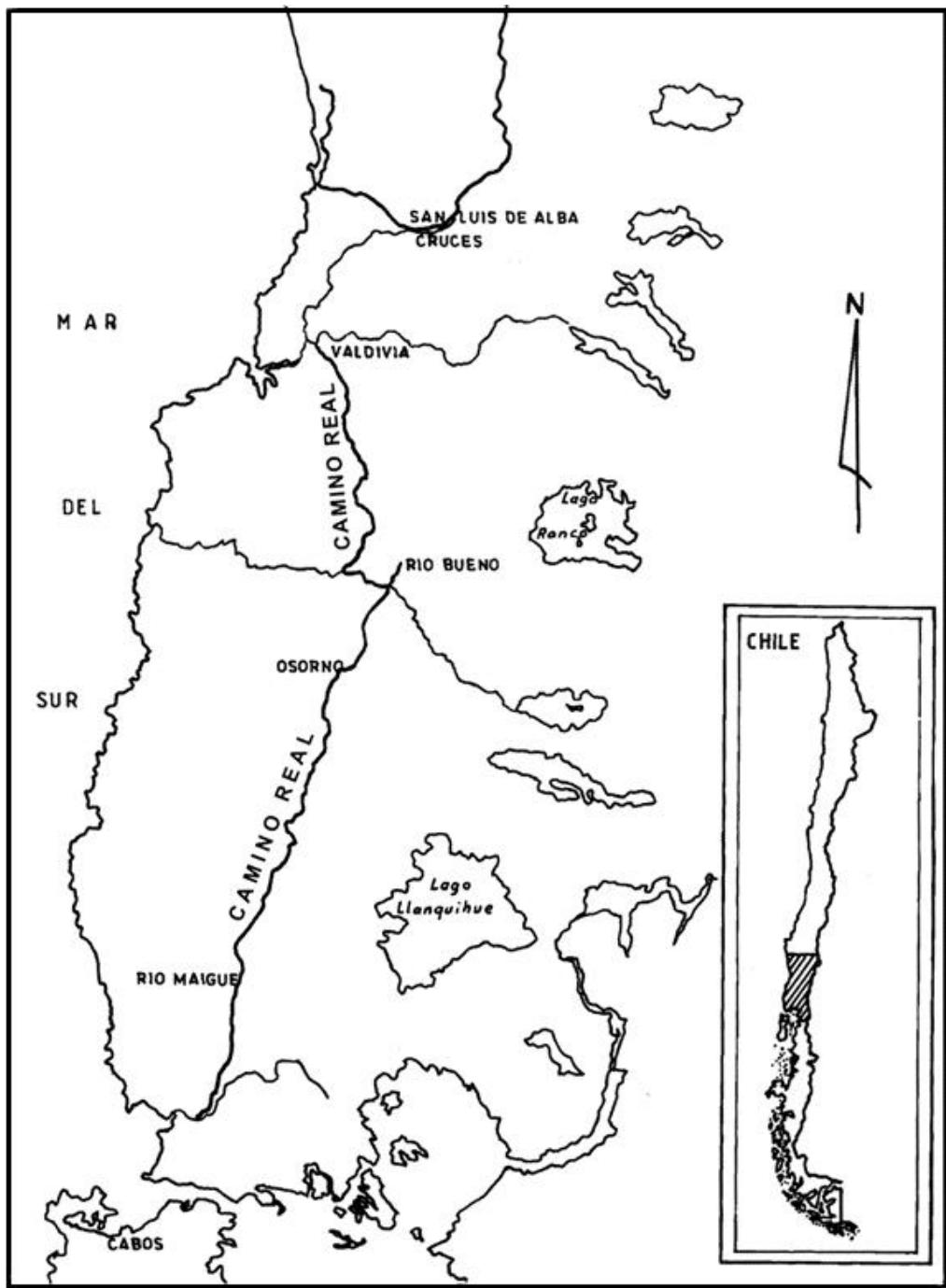
Mas tarde, el Presidente Higgins en enero de 1793, daba cuenta de su decisión de repoblar esta ciudad al más breve plazo haciendo notar -además- que de ello dependería el sostenimiento del camino y comunicación entre Valdivia y Chiloé.³³

En septiembre del mismo año, el Presidente comunicaba que Osorno estaba siendo reconstruida y que los movimientos de los indios habían terminado en forma definitiva,³⁴ encontrándose -al mismo tiempo- el tránsito del camino restablecido completamente.

Importante es señalar respecto del Camino Real, que luego se hicieron esfuerzos para volver a trazar la vía para que Osorno quedara apropiadamente conectada, puesto que a partir de su localización la ruta desde allí hasta Maypue tradicionalmente era otra que permitía acortar una considerable distancia.³⁵ Estas observaciones vinieron de parte de aquellos que se encontraban empeñados en la reconstrucción de la ciudad, lo que poco a poco permitió mejorar las comunicaciones entre ese punto y Chiloé. Entretanto, como una manera de ir asegurando la región y el propio camino, se inició en forma simultánea bajo la dirección del Ingeniero Don Manuel Olaguer, la construcción de dos fortificaciones en base a estacadas, una en la ribera del Río Bueno bautizado luego como San José de Alcudia, y el otro en Osorno a orillas del Rahue con el nombre de San Luis.³⁶

Finalmente, bajo la preocupación y supervisión del propio Ambrosio Higgins, el 13 de enero de 1796 fue refundada la ciudad de Osorno, hecho que el mismo Presidente Confirmara oficialmente al monarca.³⁷ Esta satisfacción la experimentó a pocos meses de ser nombrado Virrey del Perú (junio de 1796). Ya en Lima, mantuvo por algún tiempo la superintendencia de Osorno, siguiendo muy de cerca la evolución de la ciudad.

El Camino Real, por tanto, había pasado a convertirse en la columna vertebral que unía a Valdivia, San José de Alcudia (Río Bueno), Osorno, Maypue, Maullín y vía Canal de Chacao, a San Carlos de Ancud (Chiloé).



NOTAS

¹ AGI, Chile, 199. Comentario del Presidente Higgins en carta fechada en Los Angeles el 8 de enero de 1793, en la que alude a la solicitud del cabildo castreño.

² Informe de los Oficiales de las Cajas Reales de la Provincia.

³ AGI, Chile, 220. Informe a la Junta Superior del gobernador de Chiloé Don Francisco Hurtado, fechada en San Carlos de Chiloé el 1º de abril de 1788.

⁴ AGI., Chile, 188. Documento fechado en Santiago de Castro en 22 de septiembre de 1762, del Cabildo de Justicia y regimiento de la ciudad de Castro, Provincia de Chiloé.

⁵ AGI, Chile, 186. En un informe de la Real Audiencia de Chile dirigida a S.M. el 15 de Abril de 1759, se hace constar respecto de los esfuerzos del Presidente, Gobernador y Capitán General, Don Manuel de Amat. Se menciona allí los intentos de pacificación en las inmediaciones del río Bueno y el bloqueo de las comunicaciones entre Valdivia y Chiloé.

⁶ AGI, Chile, 188. En carta del 28 de marzo de 1759, Don Ambrosio Sáez de Bustamante, gobernador de Valdivia, da cuenta de su ejercicio a Don Miguel de Arriaga, Secretario de Indias. Importante es señalar que a esa fecha la plaza y presidio de Valdivia depende del Reino de Chile.

⁷ AGI, Chile, 199. Relación del Presidente Higgins del 8 de enero de 1793.

⁸ AGI, Chile, 199. Idem.

⁹ AGI, Lima, 1035. Carta de fray Hilario Martínez dirigida al Secretario de Estado e Indias, fechada en Valparaíso el 2 de enero de 1784.

¹⁰ AGI, Lima, 1035. Ibidem.

¹¹ AGI, Chile, 219. Informe de Don Ambrosio Higgins al Excelentísimo Don José de Galvez. Concepción, 23 de abril de 1785. Oficio Nº 15.

¹² AGI, Chile, 219. Ibidem.

¹³ Nacido en Zaragoza, fue Gobernador de Valdivia entre 1786 a 1791.

¹⁴ AGI. Chile, 199. Relación de Higgins al Excelentísimo Don Pedro Acuña. Los Angeles, 8 de enero de 1793. Oficio Nº 123.

¹⁵ AGI, Chile 192. Carta fechada en Santiago el 6 de septiembre de 1781, en la que se acusa recibo de la Real Orden del 4 de abril de 1781 en la que se indica la forma y los casos en que debe actuar la escuadra del Mar del Sur. Oficio Nº 67.

¹⁶ AGI, Chile, 199. Relación del Presidente Higgins al Excelentísimo Don Pedro Acuña. Los Angeles, 8 de enero de 1793. Oficio Nº 123)

¹⁷ AGI, Chile, 437. Real Orden fechada en el Pardo el 14 de febrero de 1786, dirigida al gobernador de Chiloé en la que se le comunica que se ha decidido aumentar en 162 plazas la guarnición de Valdivia, para lo cual se requiere trasladar a 100 familias de Chiloé a Valdivia.

¹⁸ AGI, Chile, 187. Informe del Coronel Francisco Garos al Excelentísimo Sr. Don Francisco Antonio Valdés, fechado en San Carlos de Chiloé el 26 de enero de 1789.

¹⁹ AGI, Chile, 211. Informe del Presidente Higgins al Excelentísimo Sr. Don Francisco Antonio Váldés, fechado en Valparaíso en 4 de mayo de 1789.

²⁰ AGI, Idem. Alusión al Informe del gobernador Mariano de Pusterla al Presidente Higgins, fechado en Valdivia el 12 de febrero de 1789.

²¹ AGI, Chile, 212. Informe del Presidente Higgins a Don Antonio Valdés, fechado en Santiago el 4 de Abril de 1790. Oficio Nº 233.

²² AGI, Chile, 212. Carta del gobernador de Valdivia Pusterla al gobernador interino de Chiloé Francisco Garóz, incluída en el set documental que el Presidente Higgins envía a como Informe a España.

²³ Ibidem. Referencia del Presidente Higgins en el contenido de su Informe.

²⁴ AGS, Guerra Moderna, 7239, Exp. 4, fol. 24 bis. Carta del Presidente Higgins al Virrey del Perú, Don Francisco Gil y Lemus, fechada en Santiago el 25 de abril de 1790.

²⁵ Ibidem. Carta del Virrey Gil y Lemus al Presidente de Chile Ambrosio Higgins, fechada en Lima, el 2 de junio de 1790.

²⁶ Ibidem. Carta del Virrey Gil y Lemus al Exmo. Sr. Secretario de Estado, Don Antonio Valdés, fechada en Lima el 4 de junio de 1790.

²⁷ AGS, Guerra Moderna, 7238. Exp. 11, fol. 73. Oficio del Secretario de Guerra al Virrey del Perú. Madrid, 4 de abril de 1790.

²⁸ Ibidem. Exp. 11, fol. 74. Oficio del Gobernador de Valdivia Mariano de Pusterla al Conde del Campo de Alange. Valdivia, 10 de enero de 1791.

²⁹ AGS, Mapas , Planos y Dibujos, Caja IV, Nº 37 / verG.M., leg. 7239, folio 39.

³⁰ AGI, Chile, 196. Carta del Presidente Higgins al Exmo. Sr. Don Antonio Porlier. Oficio Nº 92. Santiago, 2 de Abril de 1791.

³¹ AGS, Guerra Moderna, 7267. Exp. 13, fol. 529. Testimonio expresado en la Relación de Servicios de Don Lucas de Molina, Coronel de Infantería y cargo de Sargento Mayor del Batallón Fijo de Valdivia. / También en AGI, Chile, 198. Carta del Presidente Higgins al Conde de Alange en que da cuenta del alzamiento. Fechada en Apaltas (Colchagua), el 12 de Diciembre de 1792.

³² AGS, Guerra Moderna, 7267. Testimonio en la Relación de Servicios de Don Lucas de Molina ya referido en nota anterior.

³³ AGI, Estado, 85, Nº 2. También en AGI, Chile, 187. Informe de Don Ambrosio Higgins de Vallenar al Exmo. Sr. Conde de Alange. Los Angeles, 7 de enero de 1793.

³⁴ AGI, Chile, 199. Carta del Presidente Higgins a Don Pedro Acuña. Oficio Nº 136. Santiago 17 de septiembre de 1793.

³⁵ AGI, Chile, 199 y 212. Carta del valdiviano Don Julián Pinuer al Presidente Higgins, fechada en Osorno el 20 de septiembre de 1793.

³⁶ AGI, Chile, 199. Oficio Nº 287. El Presidente de Chile da cuenta de lo que se está desarrollando en Osorno y cercanías. Santiago, 12 de diciembre de 1793.

³⁷ AGI, Chile, 187. Oficio del Presidente Higgins a S.M. por la vía Reservada del Despacho de Real Hacienda. Osorno, 15 de enero de 1796.

ANEXO N° 1

"Plano que comprende los puertos de Valdivia y Chiloé con la costa intermedia según la carta de la Mar del Sur ultimamente corregida: en el se manfiesta el nuevo camino de comunicaciones entre ellos, aviertoen el año 1789 de Orden de S.M. por Direccion del Ingeniero en Gefe de los Reales Exercitos Dn. Mariano Pusterla Gobernador de la Plaza de Valdivia y arreglado por los Rumbos que ha observado, y numero de leguas que ha computado el Ingeniero extraordinario Don Manuel Olaguer Feliu en el reconocimiento que de el acaba de hacer trasfiriendose de aquellas Islas a dicha Plaza.

Los rios que se hallan en el camino se manifiestan con dos, y con una los Arrollos: de aquellos los nombrados Angachilla, Rio Bueno, Pilmaiquen, de las Canoas, y Maypue se pasan en barca o canoa y los restantes que son quince precisa establecerles Puentes de Madera, que construydos al uso del Pais seran de poco costo.

Los Angulos y Rodeos que se advierten en el camino no han sido posible evadirlos, y por la irregularidad del terreno, mas acomodado al paso de los Rios, y dejar libres Haciendas de los Indios que no han querido ceder; pero al ensanche para su perfección se evitarán las tortuosidades que en el se notan como ya se practico por parte de la provincia de Chiloe desde el nº 1 al 2 y resultaran menos leguas de las cincuenta y seis computadas en el Estado actual.

A excepcion de la distancia del nº 3 hasta Valdivia, y de la que hay desde el 4 al 5 que son de buen piso, en la generalidad llano y despejado, y solo con algunos trechos de Monte claro, es todo lo demás de espesissimo cerrado bosque, de corpulentos arboles, cañas bravas, quilas, y variedad de arbustos que forman un te xido casi impenetrable; el terreno, sin embargo, es consistente y solo tal qual corto trecho de barro, y greda, que necesitan plancharse con maderas en la inmediación a los Rios y Arrollos.

La escala no permite designar la configuracion del terreno, además que la espesura del monte impide las correspondientes operaciones Geometricas; pues aun verificado el ensanche siempre quedaran ocultos los contornos sin ser posible detallarlos y solo, como ahora, con la brújula se podran demarcar las direcciones que se enmienden al perfeccionar el camino.

Valdivia y Enero 10 de 1791.
Mariano de Pusterla."