



COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCEANO

ATLAS
HISTÓRICO MARÍTIMO
DE COLOMBIA
SIGLO XIX





1ª VISTA del Combate del 24 de Julio del AÑO de 1823 en la laguna de MARACAYBO al mando de la

Nombre de los Buques	Comandante	Calidad	Nombre de los Buques
1. Bergantin Independiente	El Cap. de maris Beluche	110	16. La Goleta de Sola Empresa
2. Idem Cac Manza	El Teniente de maris Pedro Arribary	74	17. Idem Indepa
3. La Goleta San Manuela	El Cap. de maris Ruffo de Bellegarde	44	18. Idem Es Leon
4. Idem Manu L. Chivy	El Alferes Felix Romero	38	19. Idem Espart


ATLAS
HISTÓRICO MARÍTIMO
DE COLOMBIA
SIGLO XIX

ATLAS HISTÓRICO MARÍTIMO DE COLOMBIA SIGLO XIX

Primera Edición

COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO
Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO
Germán Vargas Lleras

SECRETARIO EJECUTIVO COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO
Contralmirante Juan Manuel Soltau Ospina

AUTORES

Camilo Domínguez Ossa
Nara Fuentes Crispín
Catalina García Cháves
Adolfo Meisel Roca
José Vicente Mogollón Vélez
David Alejandro Ramírez Palacios
Martha Jeanet Sierra Díaz
Adelaida Sourdis Nájera

UBICACIÓN, SELECCIÓN, CATALOGACIÓN CARTOGRÁFICA
Y COMPILACIÓN DE LA OBRA
Nara Fuentes Crispín

EDICIÓN

Secretaría Ejecutiva
COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO

DIRECCIÓN EDITORIAL
Sandra Edith Nossa Medina

CONCEPTO GRÁFICO
DISEÑO, COMPOSICIÓN E IMPRESIÓN
Entrelibros e-book solutions
www.entrelibros.co

DISEÑADORA
Gladys Carolina Chavez Caballero

CORRECCIÓN DE TEXTOS
Juan Carlos Chaparro
Nara Fuentes Crispín
Armando Martínez Garnica
Diego Alberto Riaño

ISBN impreso: 978-958-59232-3-2
ISBN e-book: 978-958-59232-4-9

© 2016 COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO
www.cco.gov.co
Bogotá, D.C - Colombia 2016

Este es un producto editorial protegido por el Copyright © y cuenta con una política de acceso abierto para su consulta, sus condiciones de uso y distribución están definidas por el licenciamiento Creative Commons (CC).



Índice

Saludo Presidente de la Comisión Colombiana del Océano. Dr. Germán Vargas Lleras	7
Presentación Comandante de la Armada Nacional. Almirante Leonardo Santamaría Gaitán	9
Prólogo Secretario Ejecutivo de la Comisión Colombiana del Océano. Contralmirante Juan Manuel Soltau Ospina	11
Capítulo Introductorio Islas y costas neogranadinas durante el siglo XIX: Una lectura en clave cartográfica. Nara Fuentes Crispín, Compiladora.	17
Capítulo Uno El Caribe colombiano en el siglo XIX: Conformación geohistórica y política. Adelaida Sourdis Nájera	75
Capítulo Dos Estancada entre murallas: Cartagena 1821 - 1899. Adolfo Meisel Roca	109
Capítulo Tres Del río y sus playas. José Vicente Mogollón Vélez	123
Capítulo Cuatro El Caribe occidental colombiano en el siglo XIX. Camilo Domínguez Ossa	171

Capítulo Cinco	197
La cartografía litoral de Francisco Javier Vergara y Velasco. David Alejandro Ramírez Palacios	
Capítulo Seis	211
Limitar con el Mar de las Antillas: un recorrido cartográfico de Santa Marta a Riohacha en el siglo XIX. Catalina García Cháves	
Capítulo Siete	237
Proyectos de comunicación interoceánica en Panamá y Chocó en el siglo XIX. Martha Jeanet Sierra Díaz	
Bibliografías	277
Acerca de los autores	285
Cuadro de Catalogación	289



Saludo

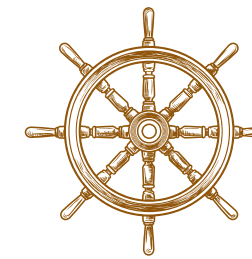
La Comisión Colombiana del Océano CCO es el ente rector de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros PNOEC; esta política es el derrotero y carta de navegación de los mares colombianos para la transformación del país en una Potencia Oceánica.

La CCO cuenta con oficinas y acciones en diversos asuntos desde los técnicos y científicos hasta los sociales y educativos, lo cual permite una comprensión integral del desafío que constituye el pensar el país marítimo. En materia de Educación y Cultura, adelanta acciones como la vinculación de casi un centenar de instituciones públicas y privadas a sus proyectos y al uso de herramientas valiosas como son las publicaciones de interés general para un amplio público lector como *El Océano Maravilla Terrestre* y específicamente educativos como es el caso del libro *El Océano en las Ciencias Naturales y Sociales*. Las otras relevantes en el campo del desarrollo de la infraestructura: los puertos, las vías, la erosión costera, los canales de acceso, la defensa muestran resultados reflejados para los habitantes en la continua mejoría del Índice de Desarrollo Humano.

La publicación de los Atlas Históricos Marítimos de Colombia en sus dos versiones-, la que va del siglo XVI a XVIII publicado en el año inmediatamente anterior, y la que estamos presentando referida al Siglo XIX-, constituye una extraordinaria iniciativa de la Secretaria Ejecutiva de la CCO, la Armada Nacional y la Dirección General Marítima. Con ello se cumple con la consigna estipulada en la Política Nacional del Océano y los espacios costeros PNOEC, de “identificar y preservar los recursos y expresiones culturales ancestrales y contemporáneos de los espacios marinos y costeros”, y reconocer el quehacer académico de los historiadores y geógrafos en el acercamiento a la representación cartográfica de nuestro país marino y costero.

Desde la Comisión y la Vicepresidencia de la República seguiremos trabajando sin descanso por el desarrollo sostenible de nuestros océanos y zonas costeras.

Dr. Germán Vargas Lleras
Presidente de la Comisión Colombiana del Océano
Vicepresidente de la República



Presentación

La relación de la Armada Nacional de Colombia y la Dirección General Marítima DIMAR con la cartografía y con el control del espacio marítimo y costero colombianos se remonta a las primeras labores de estas autoridades y se puntualizaron cuando se le otorgaron a la Armada Nacional las funciones de reconocimiento, clasificación y registro de embarcaciones a través del Decreto 120 de 1951.

A partir de ese momento se inició un proceso de formalización que culminaría jurídicamente con la creación de la Dirección de Marina Mercante Colombiana mediante Decreto 3183 de 1952, fecha en la que se adjudicó esta responsabilidad a la Armada y se estableció la autoridad marítima con las normas y reglamentos que han sido el derrotero de los asuntos de la vida humana en el mar, las responsabilidades en el transporte marítimo y portuario, la señalización marítima y la promoción de la investigación científico-marítima y los asuntos de control, vigilancia y cabotaje. Posteriormente el Estado erigió la Dirección General Marítima y Portuaria, mediante Ley 7ª de 1970, ampliando sus facultades con el Decreto 2349 de 1971 hacia las actividades de carácter marítimo. Es justamente desde mediados de los años 60's a los años 80 que DIMAR se fortalece con la creación de la Facultad de Oceanografía en 1968 en la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" y la creación de la Comisión Colombiana de Oceanografía (CCO) en 1969, hoy día Comisión Colombiana del Océano.

Sin duda la DIMAR ha ampliado su cobertura a través de las Capitanías de Puerto: esta Dirección originó su Primer Plan de Cartografía en 1965 en su importante Centro de Investigación en Cartagena, el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas creado en 1975 y el Centro Control Contaminación del Pacífico en Tumaco creado en 1984. Actualmente esta Autoridad Marítima Colombiana ejecuta la política marítima del gobierno, apoyada en una estructura que propende por la seguridad, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la nación a lo largo y ancho de la jurisdicción marítima colombiana; 928660 km².

Por todo lo anterior, no nos fue ajena la iniciativa de elaborar un *Atlas Histórico Marítimo* para los siglos XVI a XVIII en el año 2014 como tampoco el segundo tomo que presentamos al lector, el *Atlas Histórico Marítimo Siglo XIX*, estrategias de la Secretaria Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano CCO, ente rector de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros PNOEC que surgieron en el año 2005

con la Primera *Exposición de Mapas de mares y costas colombianas*. Ciertamente, las cartas de navegación se han constituido a lo largo de nuestra historia en guías que conducen y protegen la riqueza geográfica material y cultural de Colombia. Tanto en el pasado como actualmente, hemos acompañado los científicos y técnicos, geógrafos, cartógrafos, ingenieros militares, hidrógrafos de las más variadas procedencias nacionales. La ausencia durante el siglo XIX de estas personalidades y de una institucionalidad marítima, nos deja una impresionante lección y es la de cuidar y desarrollar lo construido en el siglo XX iniciado por la ARC, la DIMAR y la CCO, y dar importancia a las bases para la historia de los siglos venideros con una presencia científica efectiva en nuestros mares y costas. Por eso hemos acogido la propuesta de la compiladora Nara Fuentes Crispín con la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano, de analizar en cinco ejes, un siglo que si bien no tuvo Armada en Colombia, no dejó de proveer ricos accidentes costeros para la cartografía de las más diversas naciones europeas, como se explicará en detalle en el prólogo de la obra.

Sabiendo que actualmente Colombia cuenta con avanzadas tecnologías oceanográficas, además de una producción superior en el campo de la cartografía temática y batimétrica,- sistemas de información geográfica para la conducción de levantamientos y una producción calificada como excelente por la Organización Hidrográfica Internacional (OHI)-, la Armada Nacional, la CCO y la Dirección General Marítima tiene el gusto de lanzar la presente obra y el conjunto de sus ricas piezas cartográficas, fruto de una paciente labor de ubicación y selección de archivos para poner al servicio de los lectores colombianos. Celebramos una vez más, esta iniciativa de generación de conciencia histórica y geográfica para nuestro país en vías de consolidarse como una Potencia Oceánica de acuerdo con los propósitos del gobierno nacional.

Almirante Leonardo Santamaría Gaitán
Comandante de la Armada Nacional



Prólogo

El siglo XIX es en la historia del mundo uno de los que marcó el desarrollo científico con descubrimientos y métodos que impactaron la humanidad en su conjunto. En el mar tuvimos las grandes expediciones del Challenger, del Beagle y la vinculación de las ciencias físicas y químicas al océano, de manera sistemática, en un afán por terminar de descubrir nuestro planeta. También nos deja el siglo XIX estrategias y pensadores geopolíticos globalizantes que de alguna manera pusieron los cimientos para lo que sería la gran explosión de interés marítimo global durante el siglo XX como escenario de confrontación y durante el XXI como lugar de cooperación.

Colombia cuenta con una posición geoestratégica privilegiada con amplias costas tanto al Océano Pacífico como al Mar del Caribe; esta situación especial ha comprometido a la Comisión Colombiana del Océano CCO- ente intersectorial encargado de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros PNOEC- en la búsqueda y desarrollo de un trabajo pedagógico y humanístico y diversas líneas de acción dentro de las cuales uno de los resultados es la presente estrategia cultural que consiste en la investigación acerca de los mapas y cartas náuticas antiguas su publicación y difusión. Estos trabajos ofrecen una clara continuidad con lo que en su momento, en nuestra publicación *Construyendo País Marítimo*, llamamos un giro humanístico de la PNOEC. Sin duda, se ha despertado en los últimos años, un vivo interés por la cartografía histórica colombiana y los hallazgos geográficos gestados durante el siglo XIX. De ahí el surgimiento del presente *Atlas Marítimo Histórico Colombiano Siglo XIX* con el cual cumplimos la promesa hecha al lector del primer atlas, de continuar esa obra primigenia que iniciaran los investigadores Agustín Blanco Barros y María Mercedes Ladrón de Guevara, quienes realizaron en el año 2005 la Primera Exposición de Cartografía Antigua de Mares y Costas de Colombia con la Dirección de la investigadora principal Nara Fuentes Crispín. Siguiendo la ruta marcada por aquella exitosa experiencia, y como ocurriera en aquel año, en el 2014 hemos recogido frutos de excelente recepción de nuestro Atlas en su calidad de exposición itinerante. La selección y muestra de los mapas del *Atlas Marítimo Histórico Colombiano Siglo XIX* en diferentes ciudades e instituciones culturales y educativas seguirá esta misma dirección, sin duda. *El Atlas Histórico Marítimo Siglos XVI a XVIII* abarcó una muestra de las piezas cartográficas más importantes de ese largo periodo. Después de apreciar la periodización que se usó en él, se puede decir que los siglos XVI y XVII corresponden a la exploración e instalación de la administración colonial.



Mapa 001. Carte Planimétrique Indiquant l'Abréviation des Parcours Maritimes.¹



¹ Carte planimétrique indiquant l'abréviation des parcours maritimes, par les coupures des isthmes du Darien et de Suez. dédié à monsieur Arboleda Ex président du sénat et vice-président de la confédération grenadine, Amérique du Sud.» publicado por Airiau en Canal par l'isthme du Darien Nouvelle-Grenade-canalisation par la colonisation. Paris, France Libraire, 1860 copia biblioteca Luis Ángel Arango. Ref. brblaa120548.

Durante el final del siglo XVIII-, esto es las últimas décadas de existencia del Virreinato de la Nueva Granada-, primó un afán de la Corona española por controlar el espacio marítimo, y con ello, se emprendió la fundación de escuelas de formación de marinos e ingenieros como Joaquín Francisco Fidalgo, Jorge Juan y Antonio de Ulloa. Cabe recalcar la importancia del presente proyecto a la luz de los hallazgos realizados en el trabajo investigativo del año 2014. En condiciones diferentes a las anteriores, se gestó la producción cartográfica del siglo XIX, por ello, dicha elaboración exige un trabajo de investigación complejo desde el punto de vista del espacio marítimo. El tránsito del Virreinato de la Nueva Granada hacia la República de la Gran Colombia implicó cambios en la configuración del territorio y en la concepción de la construcción del conocimiento geográfico en el joven Estado y el paso de un régimen monárquico a uno republicano como uno de los primeros aspectos a estudiar. Las audiencias de Quito y Santa Fe de Bogotá y la Capitanía de Venezuela, unidas temporalmente para defenderse de una nueva invasión española con Simón Bolívar como Presidente pronto disolvieron esta unión conocida como la Gran Colombia y entraron en una etapa de reformas orientadas a la institucionalización de los regímenes políticos. Esta época da cuenta de los albores de la cartografía y el reconocimiento de todo el territorio; la Nueva Granada y el Estado de Venezuela iniciaron su propia cartografía. Las guerras civiles y otros desafortunados sucesos frenaron muchos trabajos cartográficos en medio de esa línea de violencia que llevó a culminar el siglo con la denominada Guerra de los Mil Días entre 1899 y 1902; Estos hechos, en el sentido de la “oceanopolítica”, o dominio del espacio marítimo, tuvieron directa o indirectamente, un impacto visible en las decisiones y acontecimientos como la separación de Panamá de Colombia en 1903; hechos que evidenciaron la tendencia general andina en la visión política del Estado. Componer un Atlas Histórico Marítimo para el siglo XIX, supone entonces un gran desafío, puesto que la cartografía de esa centuria no fue específicamente marítima como tal vez lo fuera la trazada para los asuntos limítrofes continentales. Sin embargo, los ejes de análisis propuestos por nuestra compiladora para abordar la cuestión y la invaluable buena voluntad de los excelentes autores que ha vinculado a este propósito, nos ha puesto en la ruta de riquísimas respuestas y nuevos apasionantes cuestionamientos. Estos ejes, como comentaré en el contenido de cada capítulo son a saber: un eje de análisis político- administrativo, uno histórico, uno geohistórico, un eje geopolítico con el caso del Archipiélago de San Andrés y Providencia y uno de la historia institucional. En cada capítulo de la presente obra, entonces, es posible analizar los eventos, tensiones políticas y en general el proceso de consolidación de la nación colombiana a la luz del aspecto marítimo, para crear el contexto histórico de su producción cartográfica con una exquisita y exhaustiva ubicación y selección de mapas en su mayoría en dos de los repositorios más importantes de nuestro país como son la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República y el Archivo General de la Nación, en quienes nos hemos apoyado en las tres experiencias editoriales ya mencionadas.

La metodología de la compilación comprendió entonces, desde la revisión de balances teóricos, bibliográficos y documentales, hasta la ubicación y selección de las piezas cartográficas y la identificación de un grupo de los seis estudiosos para analizar estos hallazgos; a ellos manifestamos una enorme gratitud. En el presente Atlas se estudia un periodo de decisiones contrarias a un espíritu marítimo internacional y se rescata, a la vez, una labor cartográfica del territorio de la naciente nación colombiana; labor de la más diversa procedencia extranjera y bajo los más diversos intereses “ocenaopolíticos”. Hemos puesto de nuevo esta labor en manos de la investigadora Nara Fuentes Crispín, quien escribe un capítulo introductorio que nos brinda una mirada comprensiva de esa paradoja que identifica como el siglo de las decisiones antimarítimas inserto en un siglo internacional marítimo y que se puede ilustrar con suficiencia en el siguiente mapa sobre las rutas marítimas más importantes, la del Pacífico por Panamá y la del Canal de Suez y las nuevas líneas de comunicación, resultado de la búsqueda en la mejora de la comunicación y resultado eficiente en el traslado de mercancías y personas. Se trata de un mapa de una colección que será analizada en nuestro último capítulo y que se titula «Carte planimétrique indiquant l'abréviation des parcours maritimes, par les coupures des isthmes du Darien et de suez. dédié à monsieur Arboleda Ex président du sénat et vice-président de la confédération grenadine, Amérique du Sud.» publicado por Airiau en Canal par l'isthme du Darien Nouvelle-Grenade - canalisation par la colonisation. Paris, France Libraire, 1860 copia hallada en la

biblioteca Luis Ángel Arango. El mapa ofrece una visión amplia que contrasta con la búsqueda interna de nuestro país en el conocimiento de su territorio y su organización. En este orden, dicho capítulo recurre a fuentes históricas variadas, desde diarios de navegación hasta las memorias de los viajeros e informes de geógrafos, típicas del Siglo XIX. En el primer capítulo la historiadora Adelaida Sourdis Nájera aborda un tema fundamental para comprender la cuestión territorial y administrativa posterior al proceso de Independencia de la Nueva Granada con el cual se inicia el siglo XIX. Esta cuestión es periodizada desde el año 1821 cuando se expidió la Constitución de Colombia en la Villa de Rosario de Cúcuta, Venezuela y Ecuador. En 1824 éstos se subdividieron. De esta manera este primer capítulo permite al lector hacer una mirada desde el punto de vista administrativo territorial y apreciar cómo los cambios descritos se reflejaron en la representación cartográfica interna en mayor o menor grado; entre tanto avanzaban los cambios en las fronteras e iban aclarándose paulatinamente los límites con los países vecinos. La autora propone que un Atlas del siglo XIX debería empezar en 1821 y terminar en 1903 cuando se separó Panamá. Un anexo fundamental a este capítulo muestra la dimensión iconográfica y cartográfica de la gesta del Almirante José Padilla, prócer fundamental y mito de nuestra historia institucional, a quien hemos querido resaltar como conocedor de nuestras costas y líder en el planeamiento institucional de lo que más de un siglo después de su muerte, se convertiría en la Armada Nacional. En ese sentido nos complace ser continuadores del reconocimiento que a esta gran personalidad han hecho historiadores como el capitán Enrique Román Bazurto. El destacado historiador Adolfo Meisel Roca ha titulado, por su parte, el capítulo escrito para el presente Atlas: “Estancada detrás de sus murallas, Cartagena 1821-1899”. Con un método sumamente interesante adelanta una comparación cartográfica de los planos de Cartagena de Indias; el autor elige un conjunto de mapas que abarca desde el periodo de la Independencia de la ciudad, pasando por el proceso de consolidación de las provincias hasta las guerras civiles y la evolución de federalización dado a finales de siglo XIX, Comprende al menos seis piezas cartográficas representativas de la transformación de Cartagena y su bahía; un plano casi desconocido de la ciudad de Cartagena hacia 1894 y una denominada Vista de Cartagena desde el Castillo de San Felipe hacia finales del siglo XIX, entre las más destacadas. El autor José Vicente Mogollón se ocupará de la visión geohistórica en el tercer capítulo del Atlas. Aborda el contexto de los mapas del XIX (1780-1930) desde el apasionante tema de las variaciones geomorfológicas de la costa, por cuenta de las arenas que deposita el río Magdalena, cambios que se aprecian al comparar los mapas. Estas alteraciones sin duda, dan una serie de lecciones de “política e ingeniería”, en palabras del autor, no solo desde la historia sino para el presente. Uno de los casos más ilustrados en los mapas es el de las arenas en las playas desde Puerto Salgar y Puerto Colombia hasta el Laguito Cartagena. Conceptos claves como el de las “derivadas litorales” sirven al lector del presente Atlas para viajar por la geomorfología en el tiempo a través de preciosas cartas náuticas.

El prestigioso geógrafo Camilo Domínguez Ossa en el capítulo “El Caribe Occidental Colombiano en el siglo XIX” estudia la ubicación geopolítica de nuestras costas con relación al Caribe Suroccidental. Para ello describe las condiciones climatológicas y geográficas del Caribe como un mar de tipo mediterráneo o semicerrado, enmarcado hacia el oriente y el norte por las Antillas Menores y Mayores, al Sur por las costas de Suramérica y al Occidente por las costas de Centroamérica; así mismo extiende su explicación hasta las inmediaciones del Golfo de México que es otro “mediterráneo” o mar semicerrado, muy vinculado histórica y geográficamente con el Caribe y el estrecho de la Florida. Analiza también algunos aspectos de la herencia colonial y sus problemas y los territorios de San Andrés y Providencia y territorio Creole, éste último, donde se asientan las comunidades nativas del Caribe occidental. En el capítulo sexto, la investigadora Catalina García, aborda el asunto correspondiente a la decadencia de la primacía del territorio oceánico durante el periodo republicano, cuando la misma condición marítima de las costas influyó en su desintegración al proyecto nacional decimonónico. En palabras de la autora, el espacio marítimo y sus costas fueron negados, marginados en mapas e ilustraciones cartográficas, tratados de geografía y libros de enseñanza. Este no fue sólo el caso del puerto de Cartagena, el cual, -a pesar de que se consolidó como la cara más cercana del Gobierno para las demás provincias del Caribe al servir de interlocutora en asuntos de correos, comunicaciones y ejercicio de la soberanía, a lo largo del periodo republicano-, no fue una prioridad para

los gobernantes andinos hacia la reactivación de la antigua ciudad para su inserción en el proyecto nacional. Un rumbo similar se vivió en los puertos de Santa Marta y Riohacha, que hacia el final del periodo colonial se habían constituido en puntos de enlace comerciales que conectaban al Caribe continental con las islas de las Antillas, articulando a su vez a Mompóx, como puerto sobre el Magdalena y a una gran zona del Pacífico a través del Atrato. Otra de las visiones propuestas en nuestro marco teórico fue la percepción geopolítica, por eso el último conjunto de por lo menos 16 mapas finaliza el presente Atlas en el orden cronológico propuesto.

El investigador David Ramírez aporta el resultado de su trabajo sobre el geógrafo Francisco Javier Vergara y Velasco sobre mapas portulanos de la Colombia del siglo XIX. La investigadora Marta Janet Sierra aborda los antecedentes cartográficos posibles del asunto de la separación de Panamá y la consecuente apertura del canal que lleva su nombre. Este es el punto culmen de las causas políticas del manejo de la geopolítica marítima del siglo XIX. Desde diversas perspectivas, entonces, se analiza el asunto del canal, el debate adelantado el 17 de marzo de 1903 fecha en que Colombia y el Congreso estadounidense aprobaron el Tratado HerránHay que concedía a Estados Unidos de América los derechos sobre el canal a cambio de una irrisoria renta anual. Los mapas se relacionan por la autora, de manera juiciosa, con el final político que conocemos en términos de las Relaciones Internacionales como el cierre dado por el Congreso colombiano a pesar de sus consideraciones acerca del daño que el Tratado tendría sobre la soberanía nacional en términos de espacio marítimo y por lo cual no lo ratificó. Allí habrá un punto culmen en el estudio cartográfico con los proyectos de unión interoceánica en Panamá y Chocó realizados entre 1800 y 1914 y la construcción del Ferrocarril de Panamá que se traducen en mapas de autores connotados en la cartografía internacional como Lionel Gisborne, Edward Cullen, John Trautwine, Athanase Airiau, Henry Davies, Oliver Thos Selfridge, y Armand Reclus, entre otros. La manifestación del conocimiento que hasta el momento hemos identificado en esta nueva serie de mapas, nos invita a continuar investigando para compartir con el lector el resultado de estas pesquisas y poder ofrecerle esta enriquecedora experiencia plasmada en nuestros atlas marítimos históricos colombianos.

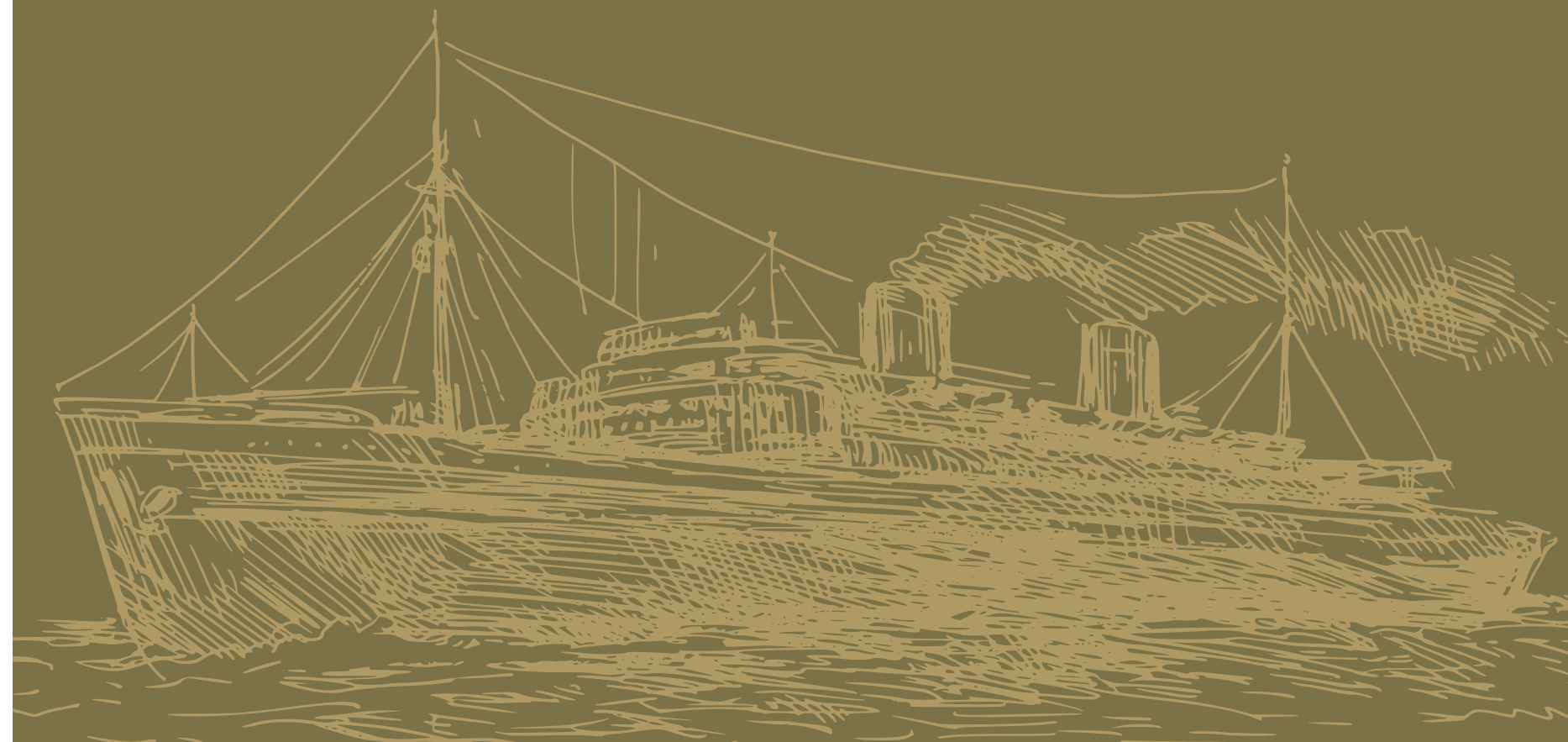
Los invito a disfrutar esta gran aventura cartográfica del siglo XIX, con los vaivenes propios de la historia de una nación que se encontraba en vías de consolidar su identidad, de dominar su territorio y de cometer errores por su poco conocimiento del mar, sus usos, sus potencialidades y su inmensa riqueza. Trascendental es que las enseñanzas de este siglo nos permitan explorar y entender la riqueza marina actual para beneficio de las futuras generaciones. Seremos una Potencia Oceánica.

Contralmirante Juan Manuel Soltau Ospina
Secretario Ejecutivo Comisión Colombiana del Océano.

Capítulo Introdutorio

ISLAS Y COSTAS NEOGRANADINAS DURANTE EL SIGLO XIX: UNA LECTURA EN CLAVE CARTOGRÁFICA

Nara Fuentes Crispín





Mapa 002. Sierra Tairona o Sierra Nevada de Santa Marta.¹



¹ Titulado detalle topográfico de la Sierra Tairona o Sierra Nevada de Santa Marta que comprende el valle de Chinchicua situado acerca de dos mil metros de altura sobre el nivel del mar. El bosque que comprende tres quintas partes de la superficie, las llanuras limpias, las dos quintas tierra vegetal abundante y fértil temperatura media 16 grados." Fin siglo XVIII aprox. Archivo General de la Nación – Mapas y planos M6 – 77.

Antes de ocuparnos de las representaciones cartográficas costeras del siglo XIX es preciso hacernos a una idea de la dimensión del territorio correspondiente al Virreinato de la Nueva Granada a finales del siglo

XVIII, en los términos de la época. Recurrimos entonces a un documento enviado a España por el Mariscal de Campo Antonio de Narváez en el cual hacía varias consideraciones geográficas sobre las costas acerca de las cuales anotaba lo siguiente:

“...por más de doce mil millas empezando desde la barra de Maracaibo y dando vueltas por su saco y por las provincias de Rio Hacha Santa Marta, Cartagena, Darién y su golfo e Islas y las de San Blas; por las de Chagre, Portovelo y Panamá y Veragua hasta las Bocas del Toro y Bahía del Almirante en que termina la jurisdicción del Virreinato, todas llenas de puertos, calas, ensenadas y surgideros segurísimos bien conocidos y frecuentados por los tratantes, y casi enteramente desiertos, pues en toda esta extensión de más de 400 leguas solo hay las poblaciones de Rio Hacha, Santa Marta, Cartagena, Tolú, Portobelo y Chagre; y estando igualmente desiertos los más de los caminos por donde los contrabandistas van a ellas sin pasar por pueblo alguno, y sin riesgo de ser vistos, es como imposible cubrirlas y vigilarlas exactamente aunque se costease y emplease para esto un ejército de guardas como el de Xerxes y que todos fueran Argos.”²

Es fácil notar como el texto destaca lugares de valor estratégico como las islas de San Blas, o Bocas del Toro, valorados y negociados durante todo el siglo XIX y ocupados, defendidos o codiciados por nativos y europeos desde el siglo XVI y que hasta la entrada del siglo XX fueron territorios centrales en el perfil de los límites internacionales de la nación colombiana. Aún para estos años, los ingleses dejaban sus hombres en Bocas del Toro y persistirán en apoderarse de este territorio con variadas estrategias, entre ellas, la protección a un Rey de los indios miskitos investido por Inglaterra.

La evolución de la representación de los espacios costeros durante el siglo XIX no puede entenderse sin echar un vistazo a las permanencias en ellos del pasado colonial. Acerca de ese periodo, la historiografía no ha resuelto aún si la Corona española contaba o no realmente con una política de seguridad costera efectiva para sus colonias y en este caso para el Virreinato de la Nueva Granada, el cual fue restablecido en 1739, entre otras razones, para controlar mejor el territorio descrito por Narváez y protegerlo del creciente flagelo del contrabando.

Tampoco hay un acuerdo acerca de si la política de la Corona disponía de una infraestructura suficiente para controlar las costas frente a los constantes desafíos; algunos autores argumentan que la seguridad se reducía al efecto de las dos grandes Armadas navales, ninguna ubicada en el Virreinato y más bien a la sombra de los apostaderos.³ Es de aclarar que apostaderos famosos como los de Veracruz y la Habana eran también la base para las expediciones marítimas por todo el Caribe.⁴ En realidad, los apostaderos establecidos posteriormente en algunos puntos del Virreinato de Nueva Granada no tuvieron los recursos, personal y reglamentos suficientes por lo cual no siempre fueron exitosos en el control del contrabando ni en la defensa de los ataques de buques extranjeros.” Así las cosas, las costas del Caribe y del Pacífico neogranadino alcanzaron cierta fama de fragilidad, reforzada por supuesto, por la escandalosa propaganda con que se voceaban en Europa los éxitos de los piratas y corsarios que no habían dado su brazo a torcer desde el siglo XVI, ni siquiera durante las treguas entre España e Inglaterra ni a raíz del más famoso de estos ceses de hostilidades, el Tratado de Utrecht.

² Discurso del Mariscal de Campo de los Reales Ejércitos Don Antonio Narváez y La Torre sobre la utilidad de permitir el comercio libre de neutrales en este Reino; a petición del Real Consulado de esta ciudad por representación que hizo al Excmo. Amar y Borbón, Documento transcrito en Boletín Cultural y Bibliográfico, Banco de la República, vol V No.9 Bogotá, 1962.

³ Cfr. PEREZ MALLAINA, Pablo E. TORRES Ramírez, Bibiano, *La Armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla-España, 1987.

⁴ El Gobernador de Luisiana, Bernardo de Gálvez inició dos expediciones para conquistar la Florida occidental las de Baton Rouge y Mobila en 1780 y la de Penzacola en 1781.

Resulta inquietante el propósito de emprender un *Atlas Histórico Marítimo del siglo XIX* colombiano y nos conduce al cuestionamiento por las percepciones del espacio costero con las cuales arrancaron el siglo los gobernantes y los líderes políticos y algunos plenipotenciarios de la Corona española que no se resignaban a la pérdida de las colonias americanas. Un ambicioso mapa sobre el espacio costero neogranadino, por ejemplo, muestra los puntos que describía Narváez. Se trata del *Mapa General del Nuevo Reino de Granada formado de otros particulares de orden del Excelentísimo Señor Virrey Don José Espeleta*, en el año de 1790.⁵ El mapa recoge el conocimiento geográfico acumulado hasta el año de 1816 cuando fue ordenada su copia hecha con base en mapas anteriores. Sus límites se extienden de Este a Oeste desde la Provincia de Costa Rica que muestra el eje clave para la navegación fluvial representado por el río Culebras y el archipiélago de San Blas. Se muestran las estratégicas islas Mulatas y Portobelo, entre otros puntos importantes comprometidos aún para los mapas del Siglo XIX en los proyectos interoceánicos. El Darién, uno de los lugares más visitados en el XIX, también se prefigura con sus afluentes vitales entre los que se destacan el río Caimán y el río Atrato, con sus ricas conexiones hacia el interior. Los ríos Cauca y el Magdalena cobran su valor junto con la ciudad de Mompox como centro del comercio y la conexión promisoría hacia Santafé, corazón del virreinato. Se ilustran los caminos hacia Valledupar y, en el sentido de izquierda a derecha, se representan las islas del Rosario al frente de Cartagena de Indias. A la derecha la ciénaga de Santa Marta, con su ensenada, su ciudad y puerto. Pasando por Península de la Guajira, las islas de Aruba y Curazao y el golfo de Venezuela, las islas de Santa Cruz, San Juan, Santa María, San

Miguel y el Fuerte de Amsterdam, Bonaire y la gran isla de Margarita con su archipiélago de los Frailes.⁶

Las *Instrucciones del Gabinete de Madrid para el General en Jefe de la Expedición de Costa Firme y para el Jefe de la Marina* nos sirven como base documental para interpretar el Mapa General del Nuevo Reino de Granada, por cuanto ilustran en detalle el alcance y el itinerario de la expedición de reconquista llamada Pacificadora.⁷ El documento describe el plan de ocupación de Cartagena, el ataque a las fuerzas independentistas por el Magdalena hacia Barranquilla y Mompox y el sitio a Cartagena por ciento seis días durante los cuales los habitantes de la ciudad se vieron obligados a alimentarse con burros, ratas y bacalao rancio.⁸ Se ha demostrado que la expedición de Morillo revisó serias limitaciones; no era un secreto que la disponibilidad de buques españoles para 1815 era casi inexistente, aún con los trabajos esforzados de los astilleros de Cádiz. A pesar de los efectos morales y económicos de la derrota española en la batalla de Trafalgar, la Corona se apresuró a armar una gran flota con un reclutamiento exitoso de emergencia de fuerzas y hombres para la Reconquista de la Nueva Granada.⁹ En general, la guerra de Independencia fue predominantemente terrestre y quizá este factor fue definitivo en el curso geográfico de los procesos de emancipación. En América, a pesar del espíritu de las Reformas Borbónicas, no se logró una estructura sólida de Marinas conectadas entre los Virreinos como lo indican muchos documentos de la época como las demandas de los comerciantes criollos por un tratado de libre comercio. Desde este punto de vista, la preparación de la batalla de Maracaibo en cuanto a la previsión de fuerzas con que contaba la primera república fue la excepción y no la regla;



⁵ Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid, España. Tomado con permiso de la Ed. U Nacional. FUENTES, Nara, *Periplos Ilustrados Piratas y Ladrones en el Caribe colonial*, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, junio de 2013.

⁶ El mapa resaltaba las misiones pacificadoras de los indígenas siguiendo las notas del ingeniero Antonio de Arévalo quien dirigió la Campaña de Pacificación de la provincia del Río del Hacha, entre los años 1770-1776.

⁷ La expedición de Morillo estaba compuesta por 10.000 hombres, 67 barcos de guerra, abundantes armas y municiones. En cuanto al mapa muestra el objetivo militar comprendido por los pueblos de la península de la Guajira.

⁸ Instrucciones del Gabinete de Madrid para el General Don Pablo Morillo, General en Jefe de la Expedición de Costa Firme y para el Jefe de la Marina. En Corrales, Manuel Ezequiel, *Documentos para la Historia de la Provincia de Cartagena de Indias, hoy Estado Soberano de Bolívar en la Unión Colombiana*, Tomo II, Bogotá, Imprenta de Medardo Rivas, 1883. Original en el Archivo de la Real Academia de Historia de Madrid, Fondo Pablo Morillo.

⁹ La debilidad estructural de la Marina española al momento de la Independencia del Virreinato de la Nueva Granada, como se sabe, se sumó a las dificultades presupuestales ocasionadas por la crisis enfrentada por España en su liberación de la Invasión napoleónica a Andalucía.



Mapa 003. Mapa General del Nuevo Reino de Granada formado de otros particulares [...]. Copiado de orden del Excmo. Sor. Gral. en Gefe del Exército D. Pablo Morillo.¹⁰

se puede inferir claramente que el Ejército Patriota era consciente de que tenía que ganar la guerra en tierra pues para hacerlo por mar, no tenía recursos reales.

Resulta deseable comparar la concepción espacial del mapa de Morillo con un mapa aportado por Marta Jeanet Sierra en el capítulo sexto del presente Atlas. Allí se ve que la concepción terrestre de la Campaña libertadora impulsaba a Bolívar a instruir sobre un camino hacia Santafé como posible ruta exitosa. Esta noción geográfica comprensiva y en muchos aspectos visionaria, se

respalda en una serie de elementos cartográficos de importancia que se describirán en su momento.¹¹

El tránsito del Virreinato de la Nueva Granada hacia la primera República (1810-1816) y posteriormente hacia la Gran Colombia (1819-1831) no sólo suscitó cambios en la configuración del futuro territorio nacional sino una necesidad urgente por el reconocimiento territorial por parte de los dirigentes. De esta manera, el primer capítulo del presente Atlas, escrito por Adelaida Sourdis Najera, hace una reflexión sobre las

tensiones políticas de la República (1819-1831) y la larga tensión hacia un régimen republicano. Como sabemos, la Audiencia de Quito y el Virreinato de Santa Fe y la Capitanía de Venezuela se habían unido temporalmente en el proyecto de la Gran Colombia con cuya división arrancó una etapa de tres décadas de reformas orientadas a la institucionalización de las respectivas naciones independientes.

Entre 1850 y 1859 la Comisión Corográfica dirigida por Agustín Codazzi se ocupó de estudiar el territorio nacional con lo cual se empezaron a conocer las dimensiones del territorio de las provincias regionales en una labor cartográfica basada en pacientes recorridos y verificación de datos. Lamentablemente la denominada *Peregrinación del Alpha*, expedición geográfica nacional liderada por Manuel Ancizar para los fines anteriores fue suspendida por falta de presupuesto,

las diferencias entre el General Mosquera y Agustín Codazzi y el impacto de las guerras civiles que dificultaban los recorridos. Las obras geográficas posteriores se estrellaron contra nuevos conflictos como la Guerra civil de 1895 y la Guerra de los Mil Días entre 1899 y 1902. Como triste consecuencia de esta suspensión, no contamos con muchas descripciones de las provincias marítimas o de zonas costeras; en este tiempo no se contó con un proyecto o aún, un concepto marítimo oficial o institucional de relevancia.

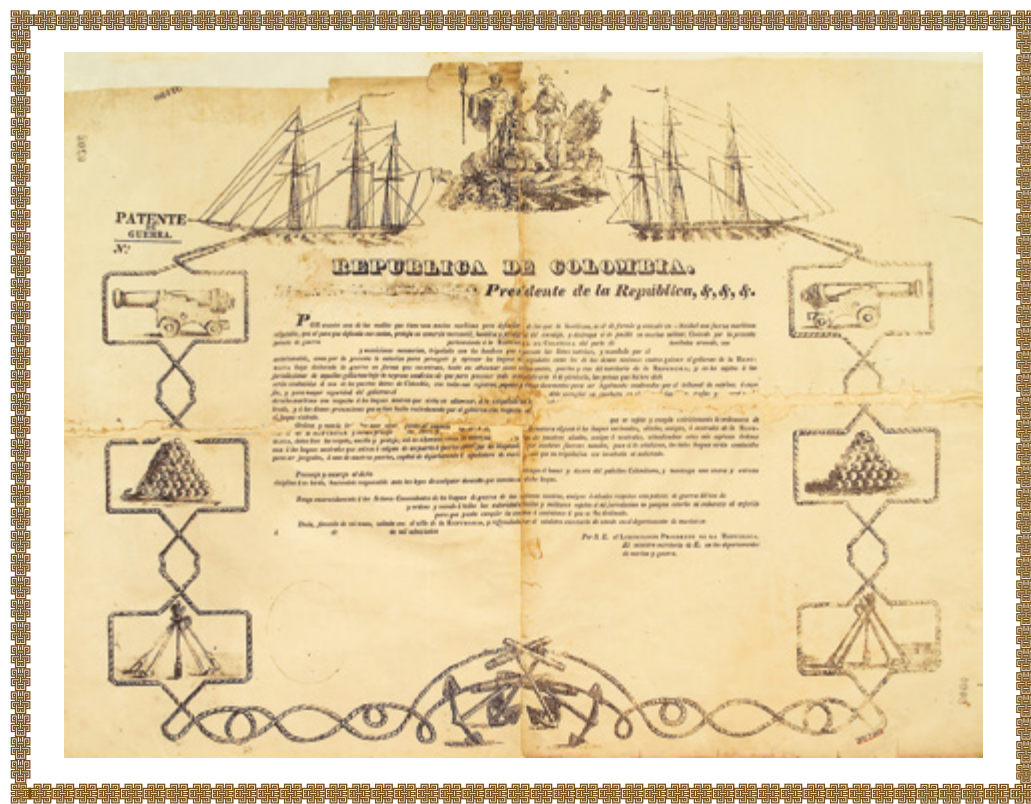
Si consideráramos que la seguridad del territorio, en este caso costera, puede ser un indicador de la conciencia geográfica de los primeros gobiernos de la nación, tendríamos que detenernos ante las limitaciones para la creación de una Marina relacionadas con la desgastada logística naval de la Corona española. También para la Nueva Granada, quedaría sobre el tapete una propuesta

¹⁰ Copiado de orden del Excmo. Sor. Gral. en Jefe del Exército D. Pablo Morillo, año de 1816». Fuente: Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid, España. Con permiso de la Editorial de Ciencias Humanas de la U Nacional. Obra FUENTES, Nara, Op. Cit.

¹¹ Lloyd, John Augustus. *Plan of that Part of the Isthmus of Panama eligible for effecting a communication between the Atlantic & Pacific from observations & surveys performed in the years 1828 & 1829.* – Ver dicho mapa completo en el Capítulo siete.

de Ley de Rafael Castillo y Rada en 1823 y el sueño del héroe naval José Padilla de crear una potente fuerza naval organizada.¹² Pero los reducidos costos para sostener los apostaderos impidieron olvidar los tiempos en que se debía recurrir a las fuerzas corsarias a las cuales se seguían

haciendo encargos oficiales con las patentes que las investían de poder “sin quien los estorbara ni ‘embarazara’”, como reza una patente expedida por Simón Bolívar hallada en el Archivo General de la Nación de Colombia (en adelante AGN) y que exhibimos aquí.



Mapa 004. Patente de guerra de 1825.¹³

A propósito de la consumación de la independencia de las colonias hispanoamericanas y del proceso de formación del Estado, la definición de un nuevo régimen político fue el gran desafío que enfrentaron las élites civiles y militares durante las primeras décadas del siglo XIX. Dicha empresa comprendía la determinación y promulgación de una nueva juridicidad, la redefinición de las formas de poder político y la creación y proyección de instituciones políticas fundamentales. Además urgía la delimitación definitiva de las fronteras y límites de los territorios sobre los cuales el Estado debía ejercer soberanía. Como señala el

historiador Juan Carlos Chaparro, a pesar de que los gobernantes y dirigentes exhibían grandes ideales en los planes y constituciones políticas regionales y nacionales, muchos proyectos quedaron a medio camino, entre otras razones por las condiciones materiales del momento.¹⁴ Al producirse la disolución de la república de Colombia en 1830-1831, los gobernantes y dirigentes padecieron y experimentaron muchas, y a veces insalvables, dificultades, al momento de fijar los términos a partir de los cuales debía erigirse y funcionar el nuevo orden político, y enfrentaron, además, el efecto de la deuda fiscal consecuyente de la guerra

de Independencia. Una atomización política se suscitó tras dicha disolución y como parte de este proceso regiones tan amplias como el Cauca, el Casanare, la Costa Caribe y Panamá pretendieron establecerse como repúblicas independientes o adherirse a otros Estados como Ecuador y Venezuela. La denominada Guerra de los Supremos (1839-1842) fue el estallido final de una serie de pugnas y confrontaciones surgidas entre los poderes regionales que luchaban por mantener su dominio en sus respectivos nichos de poder y un gobierno central que intentaba establecer una institucionalidad nacional. Es de sumar a las debilidades estructurales anteriores, propias de un Estado en formación, las condiciones geográficas que enfrentaron los dirigentes y gobernantes neogranadinos y colombianos del siglo XIX. Todo lo anterior hace más comprensible el hecho de que el proyecto de la *Comisión Corográfica* sea reconocido a la vez como empresa científica, política y administrativa y como un proyecto de nación.

Estas consideraciones acerca de los primeros proyectos develan una inclinación hacia la necesidad de cartografiar el interior del territorio nacional más que al espacio marítimo. De la misma manera quedaban en un segundo plano las provincias costeras. En cuanto al tema de la seguridad, la Armada con que soñó Padilla efectivamente tuvo que recurrir a los hombres provenientes del Lago de Maracaibo e Isla Margarita, así, para los primeros años de la Marina colombiana, se veía una clara ‘carencia de gente de mar’ o personal capacitado en diferentes áreas. Carencia que padecían las demás incipientes instituciones pues no había aún educadores ni formados militares o ingenieros y prácticamente los únicos profesionales eran los abogados. Es decir, pocos hombres sabrían conducir un navío o conocer los vientos, por lo cual el gobierno creó una escuela Náutica.¹⁵

Para el pago de las deudas adquiridas durante el proceso de la Independencia, el famoso empréstito inglés de 1822 fue útil, entre otras inversiones, para la compra de 4 navíos que fueron interceptados por las tropas españolas en Puerto Cabello, acción naval que el historiador Enrique Román Bazurto denomina el ‘Opaco final de una gloriosa Marina’.¹⁶

Podríamos deducir que este hecho fue un sintomático antecedente de la Declaración de 1826 con la cual Simón Bolívar ordenó la desarticulación de la Armada, el desarme de las embarcaciones de guerra y la transformación de los departamentos de Marina en meros apostaderos. Por su parte, el General Francisco de Paula Santander dictó el Decreto de Junio 28 de 1822 que establecía el pensum para los futuros marinos de la Escuela Náutica: aritmética y álgebra, artillería, geometría especulativa, geografía, trigonometría, cosmografía, navegación, dibujo, entre otros.¹⁷ Como se puede apreciar, el pensum proviene de una línea de continuidad con las escuelas de formación naval surgidas en España especialmente durante las Reformas Borbónicas. Como ha estudiado Horacio Capel, el periodo reformista de Carlos III se concentró en la institucionalización del pensamiento geográfico en las academias de Ingenieros militares, en las cuales se ventilaban estrategias de control de los territorios de ultramar.¹⁸

En el clima neogranadino, sin duda, los escritos de Francisco José de Caldas como el ensayo *Influencia del clima sobre los seres organizados y Estado de la Geografía en Virreinato de Santa Fe* inauguraron una tradición geográfica que se extenderá hasta bien avanzado el siglo XIX. Este impulso fue reforzado por la presencia de Alexander Von Humboldt quien en 1796 empezó a gestionar su viaje a las Indias y su posterior encuentro con



¹⁵ Sourdis, Nájera. “Las Escuelas Náuticas”, Academia Colombiana de la Historia, Cartagena de Indias, 24 de junio de 2010.

¹⁶ ROMAN Bazurto, Enrique, *El Caribe Mar de la Libertad, Origen, estructura y operaciones de la Marina Patriota en la Independencia. 1810-1830*, Primera Impresión: Sáenz Impresores del Caribe, Barranquilla, 1996.

¹⁷ CAPEL, Horacio, Sánchez Joan Eugeni, Moncada, Omar, ‘El deleitoso estudio de las matemáticas’ en *De Palas a Minerva, la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*, Editorial Serbal, CSIC, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1988.

¹⁸ Esa continuidad se comprende también al examinar la dinámica social y el clima criollo ilustrado para finales del siglo XVIII en la América colonial. En este marco, arribaban funcionarios militares de excelente formación técnica, comprometidos a veces en expediciones militares que reforzaron el anhelo de España de reposicionarse como potencia internacional.

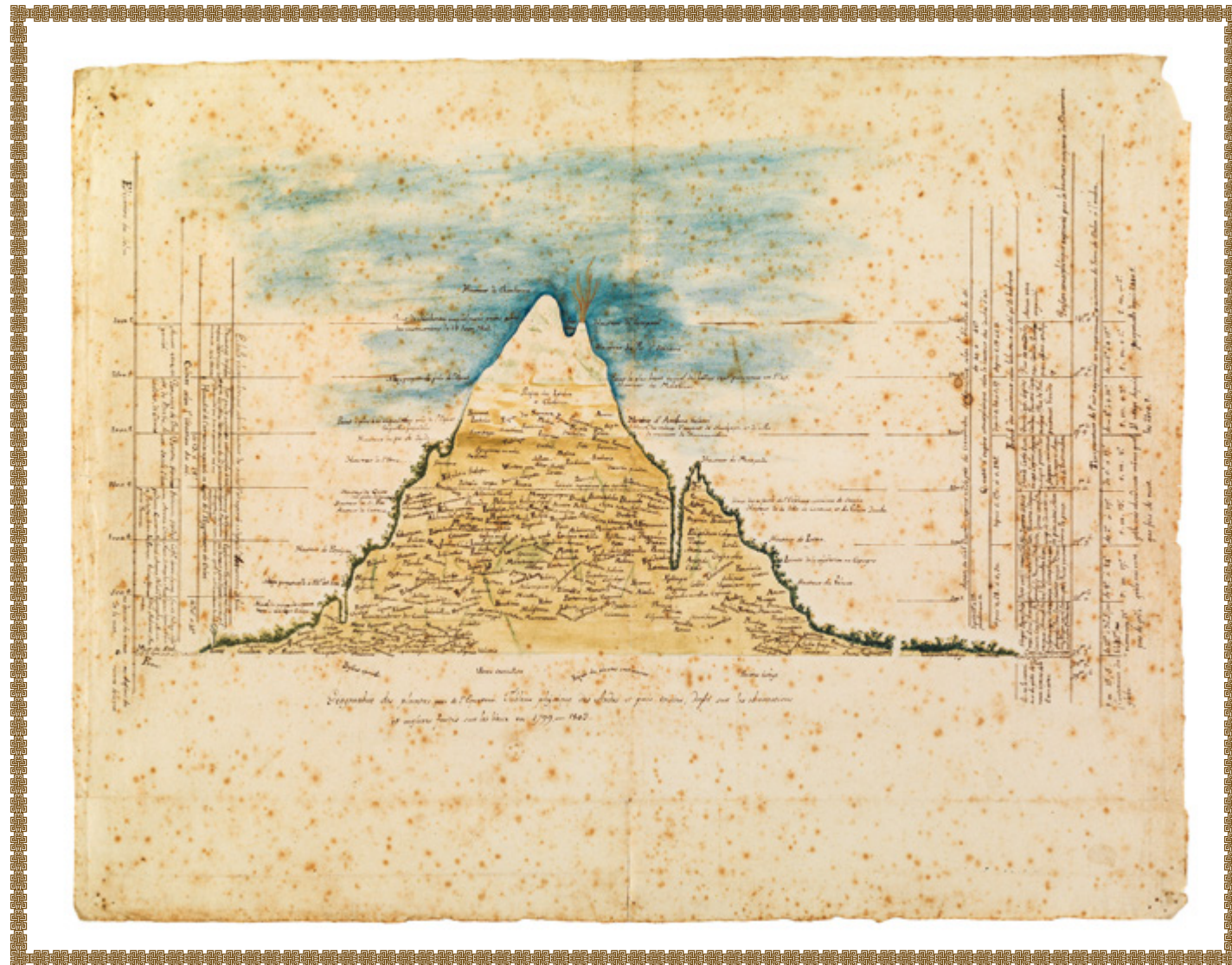
¹² ACERO RANGEL, Juan Alexis y SERRANO DURÁN, *Por los mares y ríos de Colombia, una reflexión histórica*, Dirección General Marítima DIMAR, Editorial Villegas, Bogotá, 2014.

¹³ Archivo General de la Nación, MP5 305.

¹⁴ CHAPARRO Rodríguez, Juan Carlos, *Las relaciones político-militares en el siglo XIX*, Academia Colombiana de la Historia, Bogotá, 2011.

Caldas. El reconocimiento mutuo entre Alejandro V. Humboldt y Francisco José de Caldas devela el mover propio de la ilustración americana con avances interesantes como la inclusión en los

trabajos cartográficos americanos del método comparativo para la 'descripción completa del planeta tierra', ideal con el cual Humboldt dio un paso hacia la geografía científica.¹⁹



Mapa 005. Alexander Von Humboldt Geografía de las plantas cerca del Ecuador. Tabla física de los Andes y países vecinos.²⁰

En la misma dirección, publicaciones periódicas como el *Semanario del Nuevo Reino de Granada* y documentos como el *Plan para reformar los Estudios Generales* presentado por el Fiscal Moreno y

Escandón en 1774, ventilaban las ideas económicas de avanzada y fueron la base para la construcción de documentos como el de Francisco Antonio Zea publicado en inglés en 1822 y posteriormente

¹⁹ Un método comparativo implicaba Para Humboldt el partir de la obra de *La Condamine* y su expedición geodésica 1736- 1743.

²⁰ Museo Nacional de Colombia, *Geografía de las plantas cerca del Ecuador - Tabla física de los Andes y países vecinos*, 1803, levantada sobre las observaciones y medidas. Acuarela / Tinta / Papel. Número registro: 1204 086289.

traducido como *Colombia siendo una relación geográfica, topográfica, agrícola, comercial y política adaptada para todo lector general y dirigida al comerciante y colono en particular*, en el cual se exacerbaban los halagos a las ventajas geográficas en especial de las regiones costeras y con cuyos argumentos se logró la adjudicación de un importante empréstito en los primeros años de vida nacional.²¹ Los líderes políticos que adelantaron el proyecto de la primera nación neogranadina independiente, algunos exiliados en Londres, entendieron pronto que Inglaterra era una plataforma ideal para sus proyectos. Francisco Antonio Zea y José Fernández Madrid presentaron en dicha ciudad, los argumentos requeridos por todas las naciones independientes para lograr el reconocimiento internacional y el estatus jurídico de Estado. Dicho reconocimiento para la República neogranadina fue expedido por los Estados Unidos en 1822, por Inglaterra en 1824 y por España en 1881. Lina del Castillo analiza la construcción de la imagen geográfica de la Gran Colombia en los años transcurridos entre 1819 y 1830, con el recurso a los mapas nacionales producidos en Londres y a los discursos que reforzaban una imagen de riqueza y civilización de la nueva República.²² Propone, por ejemplo, el mapa *Colombia, tomado de Humboldt y otras autoridades recientes* que ilustraba el documento *Colombia siendo una nación* de Zea como una representación cartográfica que destaca la condición geopolítica interoceánica celebrada como una oportunidad.²³

Una Escuela Naval en Cartagena, creada por Rafael Reyes y que funcionó entre 1907 y 1909, no logró que Colombia llegara al siglo XX con una organización marítima sólida. Los hechos permiten inferir que, una vez asegurado el reconocimiento

del Estado soberano, por los Estados Unidos y Francia y con un bajo riesgo de ser invadido en un sentido colonial, en la década de 1830, el naciente Estado se conformó con mantener una docena de embarcaciones de bajo calado. A pesar de la insipiente de esta fuerza, de no más de una centena de hombres, la documentación en general la refiere como parte de la 'infraestructura' de la Secretaría de Marina y Guerra.²⁴ Estos altibajos en la historia naval se estabilizaron hasta 1930.²⁵ Luego de esta fecha se emitió la Ley de Transporte Marítimo de 1931, se creó la Flota Mercante Gran Colombiana en 1946 y se asignaron a la Armada de las funciones de reconocimiento, clasificación y registro de embarcaciones en 1951. La continuidad de los pensum se acopió por la Facultad de Oceanografía en 1968 en la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla". En el mismo sentido, se creó la Comisión Colombiana de Oceanografía en 1969. Como bien recopila estos hechos Juan Alexis Acero, durante los años 80, la Dirección General Marítima robusteció sus Capitanías de Puerto; en ese momento se originó el primer Plan de Cartografía, etapa durante la cual se compraron cuatro buques de investigación. Por ello, sólo hasta 1971 Colombia publicó la primera *Carta Náutica* moderna. En 1975 se creó el primer Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas CIOH para el Caribe y el Centro de Investigaciones Oceanográficas de Tumaco en 1984.²⁶

Desde otra orilla, el afianzar los lazos comerciales con las nacientes repúblicas americanas era vital para los Estados Unidos. Superados los desafíos enfrentados por la presidencia de Abraham Lincoln, Norteamérica volvió sus ojos al Caribe y empezó a tomar una forma inusitada la realización de la doctrina declarada en 1823 por James Monroe



²¹ ZEA, Francisco Antonio, *Colombia siendo una relación geográfica, topográfica, agrícola, comercial y política adaptada para todo lector general y dirigida al comerciante y colono en particular*. Para ampliar ver: *Los ilustrados de Nueva Granada 1760-1808, genealogía de una comunidad de interpretación*, de Renán Silva, Fondo Editorial Universidad EAFIT, Banco de la República, 2005.

²² DEL CASTILLO, Lina, "La Gran Colombia de la Gran Bretaña: la importancia del lugar en la producción de imágenes nacionales, 1819-1830", *Araucaria: Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades* Año 12, No 24. Segundo semestre de 2010.

²³ Valga decir que se hizo famoso el mapa que acompañaba el texto, como página de la edición de 1823 de *Colombia: being a geographical, statistical, agricultural, commercial, and political account of that country. Adapted for the general reader, the merchant and the colonist*, Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de Documentos Raros y Manuscritos. Ref. brblaa145784. En el presente Atlas se exhibe en formato grande en el capítulo seis. Para ver la evolución de los mapas nacionales en esta coyuntura, no desde el aspecto marítimo sino político ver: "Los mapas de la Gran Colombia", DEL CASTILLO, Lina, et al. En: *Cartografía Hispánica: una cartografía inestable en un mundo convulso 1800-1975*. Compilador Mariano Cuesta Domingo, Ed. Fundación Alvargónzalez, Ministerio de Defensa, Madrid, 2014.

²⁴ Archivo General de la Nación - Colombia - Fondos Milicias y Marina y Secretaría de Marina y Guerra.

²⁵ ACERO RANGEL, et al Op. Cit.

²⁶ *Ibidem*

sobre el liderazgo estadounidense para 'proteger' las repúblicas americanas recién liberadas, y el freno a cualquier pretensión de reconquista territorial europea.²⁷ Pronto, el "destino manifiesto" norteamericano se tradujo en la invasión a Texas y las intervenciones en Cuba y en el apoyo a la segregación de Panamá de la República de Colombia.²⁸ El mensaje de Monroe coincidía con la necesidad imperiosa de las jóvenes repúblicas de proteger su recién adquirida soberanía, sin embargo, la interpretación norteamericana se extralimitó.²⁹ En respuesta, el llamado Congreso Anfictiónico buscó la unión entre Colombia, Perú, Centroamérica y México, para contraponerse al manifiesto expansionismo de los Estados Unidos de Norteamérica.

Para la década de 1830, con un amplio espíritu geográfico, se dio a conocer la controvertida obra de José Manuel Restrepo *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, relato compuesto recién superada la Independencia y muy criticado por su primer lector Simón Bolívar y también por la historiografía actual, dada la ausencia de distancia crítica y objetividad por la condición de testigo del autor de variados acontecimientos narrados en la obra.³⁰ Para nuestro Atlas resultan de importancia los datos de orden geográfico y los correspondientes mapas como fuente para recomponer la imagen del territorio de la Nueva Granada. Publicada en 1854 y vuelta a editar en 1859 la obra de Restrepo se propuso, en palabras de su autor:

*"...apreciar los límites exteriores de la Nueva Granada y de Venezuela y la información sobre sus características geográficas: por ello invoca el 'antiguo linderero de la Guayana holandesa', hasta el límite de la Provincia de Veraguas a instancias de Bocas del Toro limitante con Costa Rica; incluye también en su descripción las islas de Margarita, San Andrés y Providencia y adyacentes. Y, hacia el Pacífico, las islas adyacentes hasta la embocadura del río Tumbes, límite septentrional del Perú."*³¹

Visionariamente describe las ciudades y los polos de desarrollo, densidad de población, industria y agricultura. A final, los puntos geográficos

definitivos para el autor son la Sierra Nevada de Santa Marta, los ríos Magdalena, Cauca y Atrato; el río Esmeraldas y el Guayaquil, (o Guayas).



De mapas españoles y anónimos ingleses a una cartografía náutica nacional

En *La Nueva Naturaleza de los mapas*, David Harvey ha advertido que la intención de los mapas no se puede reconstruir solo a través de cartógrafos individuales, en cambio, se pueden rastrear las huellas de individualidad, en este caso, en variados mapas

levantados sobre espacio costero neogranadino. Esto, tanto para los mapas españoles, ingleses o franceses como los posteriormente producidos por líderes políticos colombianos. Entendemos aquí la individualidad, no como la autoría del

²⁷ Estados Unidos había fortalecido esta posición con las adquisiciones de Luisiana en 1803 y Florida en 1819 y su invasión a Texas en 1848.

²⁸ URIBE VARGAS, Diego, *Temas de Diplomacia y de Historia*, Biblioteca Banco Popular, Bogotá, 1980.

²⁹ La labor de diplomáticos y jurisperitos culminó primero en el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca suscrito en 1947 que intentaba frenar los abusos de la Doctrina Monroe. Luego con la presidencia de Franklin De-lano Roosevelt inició una era de nuevas relaciones de los Estados Unidos con el resto de los países americanos que debía respetar la no intervención.

³⁰ RESTREPO José Manuel, *Historia de la Revolución de Colombia*, Editorial Bedout, Medellín, 1969.

³¹ *Ibidem*

mapa, sino como las evidencias del trabajo del cartógrafo como sujeto del conocimiento náutico. Es posible identificar cierta tradición en las piezas del Museo Naval de Madrid de marinos como José

de Espinosa y Tello que hicieron mapas con base en el acopio y organización de la información de las grandes expediciones como la realizada por Malaspina en la cual participó.³²



Mapa 006. Detalle del Mapa esférico del Mar de las Antillas y de las costas de Tierra Firme.³³

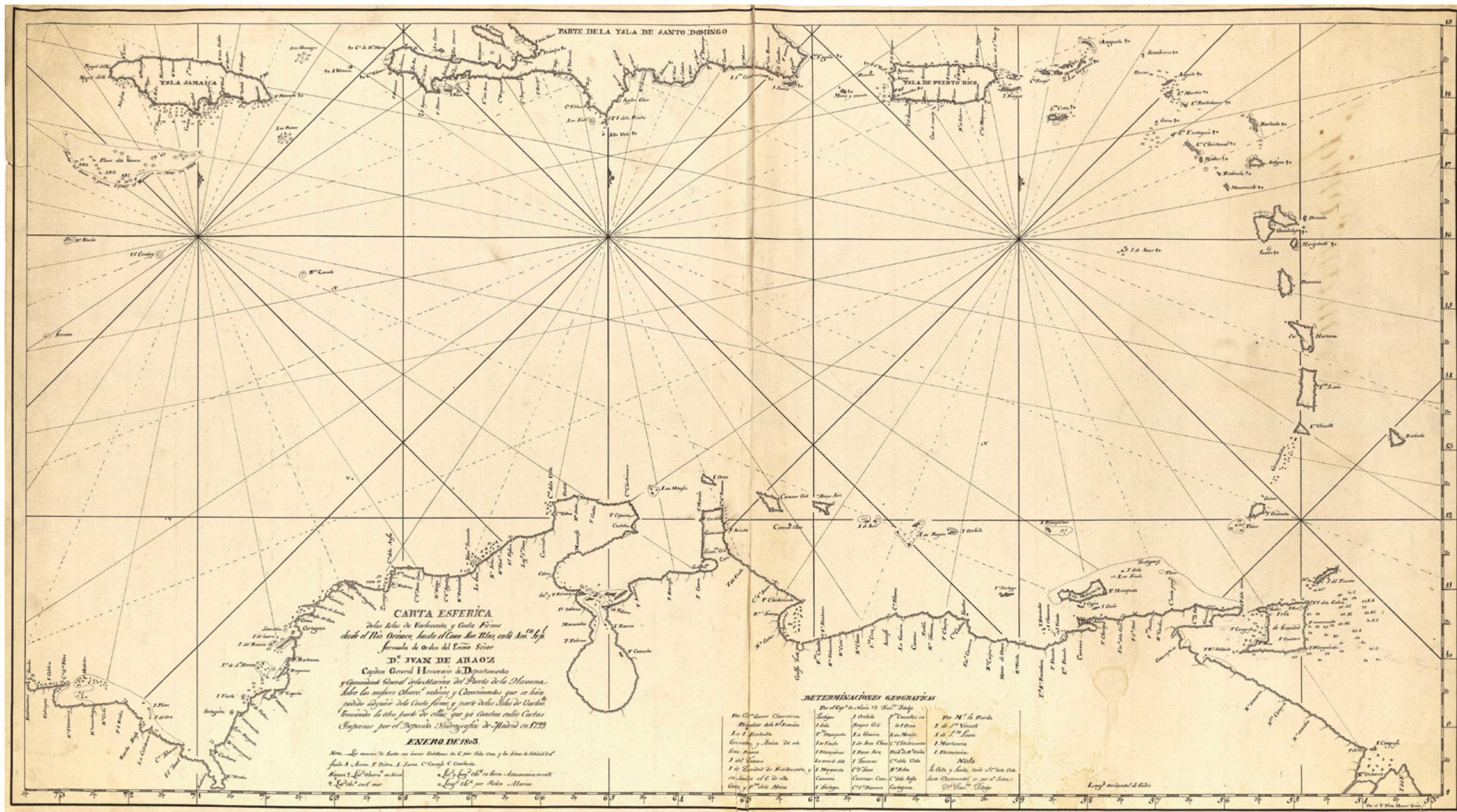
Otros mapas recurrieron a información, a su vez acopiada, por autoridades en la materia como Joaquín Francisco Fidalgo, Juan López o Felipe Bauzá. Esto se aprecia en el mapa *Carta esférica* que aportaba toda la información posible para

navegar con el método de insertar recuadros con valiosa información batimétrica sobre el actual litoral venezolano, como los portulanos insertos de la Guayra, Cumaná y Barcelona.³⁴

³² Carta esférica del Mar de las Antillas y de las costas de la Tierra Firme desde las bocas del río Orinoco hasta el golfo de Honduras por la Dirección Hidrográfica hasta 1808 y mejorada con otros conocimientos modernos. José de Espinosa, Jefe de Escuadra de la Real Armada. Londres 1810. Museo Militar de Madrid, España. Ref. ANT-02-09.

³³ Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid Ref. ANT-02-09. Tomado del *Atlas Histórico Marítimo de Colombia Siglos XVI-XVIII*, Comisión Colombiana del Océano Editorial Entrelibros, Bogotá 2015.

³⁴ FUENTES, Nara, *Atlas histórico marítimo de Colombia Siglos XVI a XVIII*, Ed. Entrelibros, Bogotá, 2015.



Mapa 007. Carta Esférica de las Islas de Barlovento y Costa Firme desde el Río Orinoco hasta el Cabo San Blas.³⁵



³⁵ Carta Esférica de las Islas de Barlovento y Costa Firme desde el Rio Orinoco hasta el Cabo San Blas: formada de Orden del Señor Juan de Araoz, Capitan General Honorario de Departamento y Comandante General de la Marina del Puerto de la Habana sobre las mejores noticias y Conocimientos que se han podido adquirir de la Costa firme, y parte de las Yslas de Barlovento. Por Manuel Guim y Joaquín Francisco Fidalgo. Archivo del Museo Naval de Madrid. Ref.MNM_0029_A_0004.

Posiblemente el elemento más constante sea la batimetría esto es, la inserción en los mapas de las mediciones que se aprecian en curiosas series de números que expresan, en medida casi siempre de brazas, la profundidad y que indican el grado de seguridad con que pueden atracar las embarcaciones. A veces, los números se acompañan de advertencias de peligro ante una prominencia u otro obstáculo para dicho atracamiento. Un ejemplo de estos mapas con información en recuadros de portulanos en la *Carta esférica de las Antillas* de José de Espinosa y Tello.

Contrario a algunos prejuicios de la historiografía, es preciso deducir —por la tendencia de los mapas ingleses a consultar los españoles—, que estos segundos eran de excelente factura y contenían información tan valiosa que se usaba como base para elaborar nuevas cartas. En el caso de los ingleses, al haber adquirido la supremacía de los mares, usaron esta información como refuerzo a otros instrumentos que perfeccionaron como los registros de invención de "patentes" que los convertían en autoridad como organismo confiable del mundo marítimo. De ahí la importancia dada a la consulta de una carta como la de Espinosa y Tello quien viajara con Malaspina para hacer el levantamiento de las observaciones y las mediciones de los puertos del Pacífico, desde Acapulco hasta Campeche.

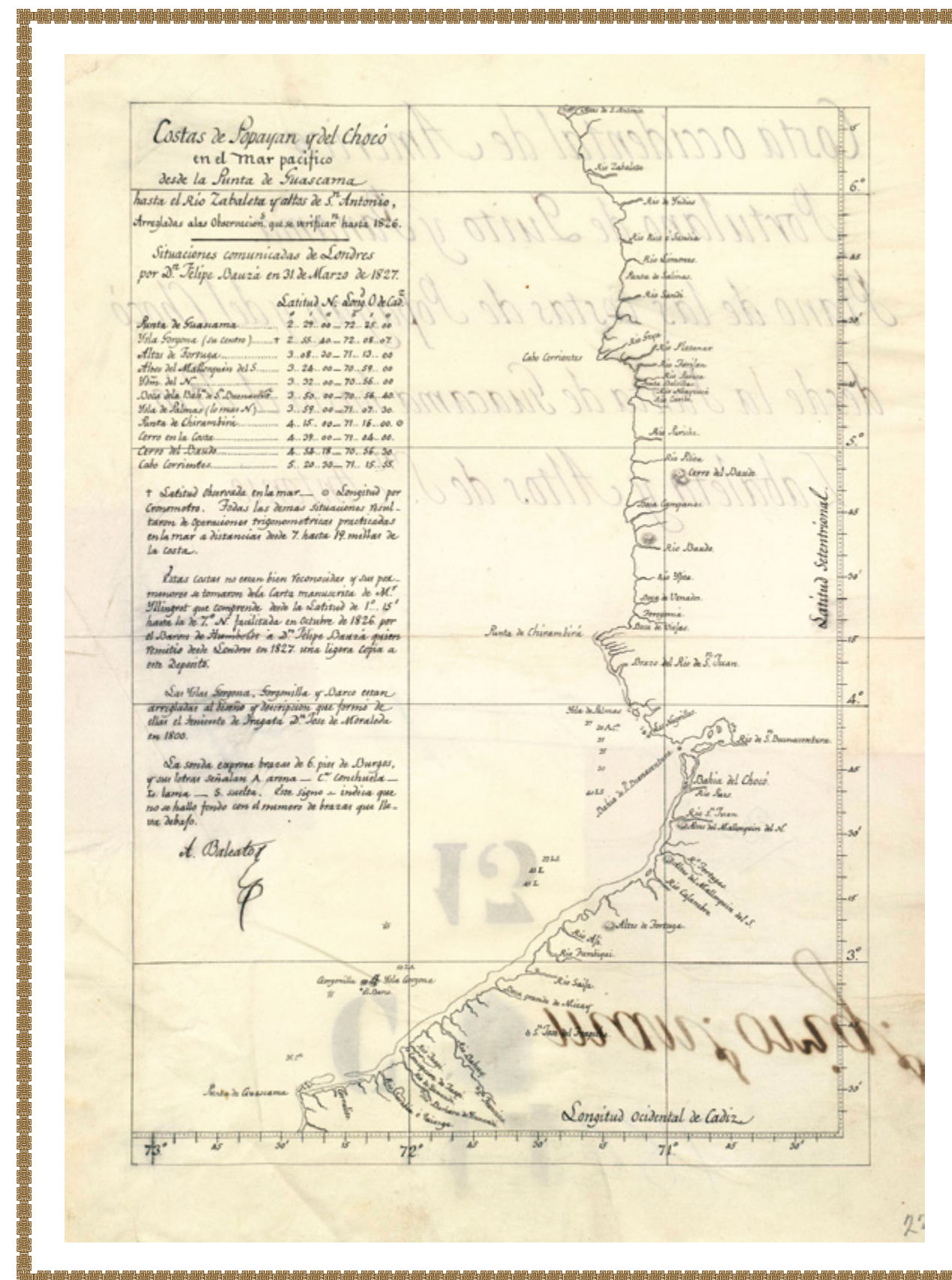
Científicamente coheredera de Malaspina y, teniendo como base Cartagena de Indias, entre 1794 y 1810 la Expedición de Francisco Fidalgo y Cosme Churruca tuvo por objeto cartografiar las costas del Caribe. La expedición de Fidalgo se concentró en el reconocimiento de las costas neogranadinas. De ahí nos provienen los mapas de Bahía Honda, Cabo de la Vela, Santa Marta, las Barrancas, Bocas de Ceniza, la isla de Palma, Santiago de Tolú, Isla Fuerte, Punta Caribana y las cartas náuticas del Archipiélago de San Andrés y Providencia el cual estaba bajo el gobierno de Tomás O'Neill quien había ordenado un previo reconocimiento cartográfico de las islas a Tomás de Ramery en 1793. En estos años, las islas seguían bajo

el dominio de corsarios como Luis Aury quien fue expulsado de ellas por Simón Bolívar en 1821.³⁶

En un ejercicio paralelo en el tiempo, los mapas españoles fueron a la vez copiados por los ingleses y actualizados por los españoles mismos, hasta bien avanzadas las primeras décadas del XIX; es el caso de cartógrafos tan reconocidos y criticados posteriormente como Felipe Bauzá, inspirador de la pieza anterior. Otro mapa que seguramente fue consultado para componer piezas inglesas, es el de Manuel Guim de Torres y Joaquín Francisco Fidalgo titulado:

Carta Esférica de las Islas de Barlovento y Costa Firme desde el Rio Orinoco hasta el Cabo San Blas: formada de Orden del Señor Juan de Araoz, Capitán General Honorario de Departamento y Comandante General de la Marina del Puerto de la Habana sobre las mejores noticias y Conocimientos que se han podido adquirir de la Costa firme, y parte de las Yslas de Barlovento. Reuniendo la otra parte de ellas que ya constan en las Cartas Impresas por el Depósito Hidrográfico de Madrid en 1799.

Contiene una tabla de signos convencionales con una nota sobre las "Determinaciones geográficas Por el capitán de navío Don Francisco Fidalgo."³⁷ La tradición que recoge la carta es apreciable en la anotación que contiene acerca del hecho de que, para su hechura, se consultaron: *Las mejores noticias y Conocimientos que se han podido adquirir de la Costa Firme y parte de las Yslas de Barlovento. Reuniendo la otra parte de ellas que ya constan en las Cartas Impresas por el Depósito Hidrográfico de Madrid.*³⁸ La expresión **Reuniendo** pone al descubierto el sistema de acumulación de conocimientos geocartográficos y la tradición a que nos hemos referido. El mapa no deja dudas sobre las huellas de los recuadros correspondientes a portulanos, uso que se recobró con gran vitalidad para el Siglo XIX, y por el cual surgieron en este periodo Atlas de importancia como el *Atlas Portulano de la América Septentrional* al que dedicaremos unas líneas.



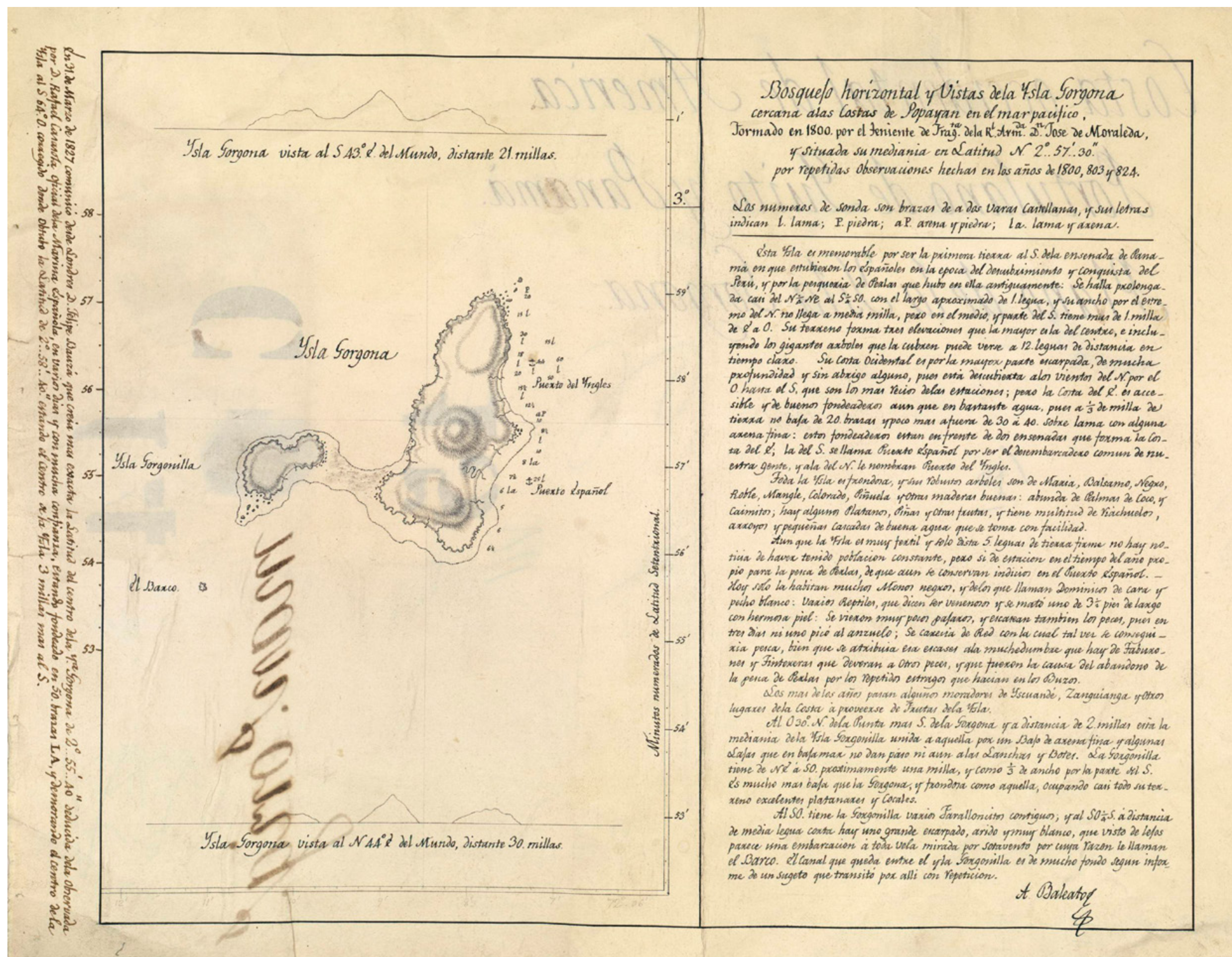
Mapa 008. Mapa Costas de Popayán y del Chocó en el Mar Pacífico desde la Punta de Guascama hasta el Río Zabaleta y altos de San Antonio.³⁹

³⁶ DUARTE French, Jaime, *Los Tres Luises del Caribe, corsarios o libertadores*, El Áncora editores, Bogotá, 1988.

³⁷ Ver en: http://bvpb.mcu.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?posicion=1&path=17312&presentacion=pagina Consultado 06/03/2015.

³⁸ *Ibidem*

³⁹ *Mapa Costas de Popayán y del Chocó en el Mar Pacífico desde la Punta de Guascama hasta el Río Zabaleta y altos de San Antonio, Arregladas a las observaciones que se verificaron hasta 1826*, firmado por Felipe Bauzá en Londres en 1827. Archivo del Museo Naval de Madrid. Ref. MNM_0033_B_0005.



Mapa 009. Bosquejo horizontal y vistas de las islas de la Gorgona cercana a las Costas de Popayán en el mar Pacifico.⁴⁰

⁴⁰ Bosquejo horizontal y vistas de las islas de la Gorgona cercana a las Costas de Popayán en el mar Pacifico, 1800, 1803 y 1824, firmado por Andrés Baleato. Archivo del Museo Naval de Madrid. Ref: MNM_0027.

En el *Atlas histórico marítimo siglos XVI a XVIII* reconocíamos la importancia de la tradición cartográfica española que se condensa de alguna manera en las obras de Espinosa y Tello, Francisco Fidalgo y Vicente Talledo y Rivera. Podemos vincular a esta lista la obra del cartógrafo Felipe Bauzá que permite evidenciar que la tradición cartográfica no se detuvo sino que se extendió en una red de relaciones dada su actividad en Londres y su amistad con el círculo social y académico de Alejandro V. Humboldt.⁴¹

Veamos el mapa anterior titulado *Costas de Popayán y del Chocó en el Mar Pacífico desde la Punta de Guascama hasta el Río Zabaleta y altos de San Antonio, Arregladas a las observaciones que se verificaron hasta 1826*, firmado por Bauzá en Londres en 1827 con las latitudes y longitudes de la Isla Gorgona, los altos de la Tortuga, altos del Mallorquín, la desembocadura de Buenaventura, la isla de las Palmas, la Punta de Chirambirá y Cabo Corrientes. Como ejemplo del avance tecnológico de fines del Siglo XVIII, se anota que: “*La longitud observada es por cronómetro y que todas las situaciones resultaron de operaciones trigonométricas practicadas en la mar a distancias desde 17 hasta 19 millas de la costa.*” Y como una confesión acerca de la intención y el estado de reconocimiento de este litoral para las fechas, el cartógrafo anota: “*Estas costas no están bien reconocidas y sus pormenores se tomaron de la carta manuscrita de Mr. Yllingrot que comprende desde la latitud de 1 grado 15 min hasta la de 7 grados Norte, facilitada en Octubre de 1826 por el Barón de Humboldt a Don Felipe Bauzá quien remitió desde Londres en 1827 una ligera copia a este depósito.*” La información es muy detallada sobre las islas Gorgona y Gorgonilla, acerca de las cuales se adjunta la descripción del teniente de Fragata José de Moraleda. Estos mapas muestran las ampliaciones de las cartelas que se hacen en los mapas de las expediciones de Fidalgo, Cosme y Churruca y de Alejandro Malaspina, con el elemento de mayor precisión náutica, la batimetría.

Elementos muy similares componen el mapa titulado *Bosquejo horizontal y vistas de las islas de*

la Gorgona cercana a las Costas de Popayán en el mar Pacífico, deudor expreso de las observaciones hechas en los años de 1800, 1803 y 1824, firmado por Andrés Baleato. Como anota la curaduría del Museo Naval este mapa presenta dos perfiles de la isla Gorgona vista desde el Norte y Sur: “*Toda la parte derecha del mapa aparece ocupada por extensa información referente a la descripción topográfica de la isla (orografía, vegetación, fauna marina).* Aún más, muestra una corrección en la latitud “*realizada por Felipe Bauzá en 1827 y remitida por este desde Londres.*”⁴²

Las aclaraciones anteriores explayadas sobre los mapas, hacen parte de lo que se conoce como “mapas manuscritos” y nos hacen evocar otros de su naturaleza que hacen el ejercicio de evidenciar su génesis como aquellos de Juan López, pensionista del Rey, quien en su Mapa geográfico de la Provincia de Cartagena enumera los documentos consultados, entre ellos, un manuscrito “...de toda la Provincia del Capitán Don Antonio la Torre”. Nos recuerda igualmente a Vicente Talledo y Rivera cuya Carta Corográfica reconoce la fuente de los datos recabados en el mapa en los siguientes términos: “*Las costas del mar del Norte están colocadas por los trabajos de la Real Expedición a cargo de Joaquín Fidalgo Jefe de Escuadra de la Marina Real del Mar del Sur por la que estuvo a cargo de don Alejandro Malaspina.*”⁴³ En el presente Atlas por solicitud expresa del autor del tercer capítulo José Vicente Mogollón, hemos incluido la transcripción de los contenidos de algunos mapas costeros del siglo XVIII como evidencia de la tradición en varios de los mapas manuscritos que se usan para mostrar los cambios cartográficos sobre una sola zona, desde el punto de vista geo-histórico.

En otro escenario he puesto a consideración la categoría denominada *Disputatio geográfica* como útil para referirse a la manera de razonar con los textos geográficos durante el periodo colonial. La categoría encierra ‘valores retóricos’ que se consideraban primordiales como la pureza de las fuentes, los argumentos, y el recurso a un bagaje previo de información geográfica de la que fueron

poseedores los funcionarios reales, cartógrafos y sabios criollos para transmitirla al público europeo. En dicho ejercicio operaba más que la «investigación geográfica», la habilidad de acumular y evaluar la información.⁴⁴ No solo para el siglo XVIII, sino en adelante, es posible que esta *disputatio* sea útil también para referirse al intercambio de fuentes inglesas y españolas, una dinámica que permite componer versiones más comprensivas de los acontecimientos, con base en variados documentos de archivo, de la más diversa procedencia. Pongamos como ejemplo el caso del ataque de Vernon a Cartagena el cual generó el famoso mapa grabado por Covens y Mortier, presentado por Miguel Aragón Fontenla en el *Atlas S. XVI a XVIII*.⁴⁵ Para comentar el mapa se puede recurrir a la cronología o bien a una *disputatio* actual que implique la comparación, por ejemplo entre el célebre documento del Archivo de Indias de Sevilla titulado *Narración de la defensa de Cartagena de Indias contra el ataque de los ingleses en 1741*; el ampliamente difundido como anónimo *Diario del sitio de Cartagena en América*, el cual presenta los hechos narrados del lado español, con otros textos como el *Authentic papers related to the expedition against Carthage*.⁴⁶ O el Diario de Tobías Smollett, testigo presencial de los hechos como miembro de la fracasada tripulación inglesa.⁴⁷ La información cartográfica no escapa a esta *disputatio* y más bien, el cotejo más el préstamo, espionaje o incluso robo de información permitiría la ampliación del conocimiento previo a las navegaciones. El típico ejemplo es el viaje de Jorge Anson encomendado en 1740 del viaje a las costas del Pacífico americano para hostigar las colonias españolas en Chile y Perú, trágico viaje en que murió casi toda la tripulación — como ilustra el documento clave el *Comento Anual Geográfico e Histórico* de Alcedo y Herrera —, que se realizó para ampliar rutas a espaldas del gobierno español pero seguramente usando la información oficial española. Ahora bien, la expresión ‘usar’ no es necesariamente peyorativa pues en este sentido ilustrados españoles a fines del siglo XVIII en España, también hicieron ediciones de viajeros ingleses con

el fin de resaltar la información sobre las rarezas y riquezas del mundo entonces desconocido.

Como ejemplo se destaca la apetecida obra sobre el viaje de John Byron cuyo título completo ya constituiría, por qué no, un ejercicio de *disputatio*: *Viaje del Comandante Byron alrededor del mundo en el cual se da noticia de varios países, de las costumbres de sus habitantes, de las plantas y animales extraños, con el subtítulo hecho últimamente de orden del Almirantazgo de Inglaterra: en el cual se da noticia de varios países, de las costumbres de sus Habitantes, de las Plantas y Animales extraños que se crían en ellos: juntamente con una descripción muy circunstanciada del Estrecho de Magallanes*, que fuera editado en Madrid en 1769 y traducido del inglés por el español Casimiro de Ortega de la Real Academia Médica de Madrid. Allende la información etnográfica sobre la tierra de los gigantes a causa de la cual, la obra obtuvo una alta circulación, su información geográfica es clave, y su descripción de las costas no dejan nada que envidiar a un ‘derrotero’ o libro que asegura la navegación-, por el bagaje que se refleja en la construcción del famoso mapa de Juan de la Cruz Cano y Olmedilla titulado: “Mapa Marítimo del Estrecho de Magallanes” publicado en 1769 y actualmente conservado en la Biblioteca Nacional de Chile.

Otro caso es el de los diarios de James Cook: el historiador Christopher Lloyd remarca la importancia de la calidad de la información de los mapas y derroteros, recibidos de Alexander Darlympe, que permitieron a Cook realizar la hazaña transoceánica. Sin embargo, poco se cuestionan las circunstancias en que los ingleses obtuvieron dicha documentación. Recientemente José María Lancho, apoyado en la arqueología, ha demostrado que el éxito del viaje alrededor del mundo de Cook se debió al hecho de haber conseguido de manos del navegante Alexander Darlympe, los mapas y derroteros que éste robó a los españoles en el asalto a Manila de 1762. Y no sólo mapas hacían parte de este botín sino obras de

⁴¹ Las copias de estos cuatro mapas reposan en el Museo Naval de Madrid y nos fueron gentilmente suministradas por el Jefe de Cartografía, José María Moreno Marín.

⁴² Copia digital. Madrid: Ministerio de Cultura. Dirección General del Libro, Archivos y Bibliotecas, 2010.

⁴³ FUENTES Nara, *Atlas Histórico Marítimo de Colombia Siglos XVI-XVIII*. Op. Cit. No. Catalogación 013.

⁴⁴ FUENTES, Nara, *Periplos Ilustrados*, Op. Cit.

⁴⁵ Atlas Histórico Marítimo de Colombia Siglos XVI-XVIII, Comisión Colombiana del Océano Editorial Entrelibros, Bogotá 2015.

⁴⁶ Diario del Almirante Vernon, Colección americana, University of California Libraries, Londres, Ed. Raymond and Sold.2000.

⁴⁷ *The adventures of Roderick Rando*, By Tobias Smollett. Editado y comentado por Paul Gabriel Boucé, Oxford, 1999.

geografía de autores españoles útiles para realizar el viaje al continente austral. Lancho concluye que, en un golpe de suerte para los ingleses, se “...

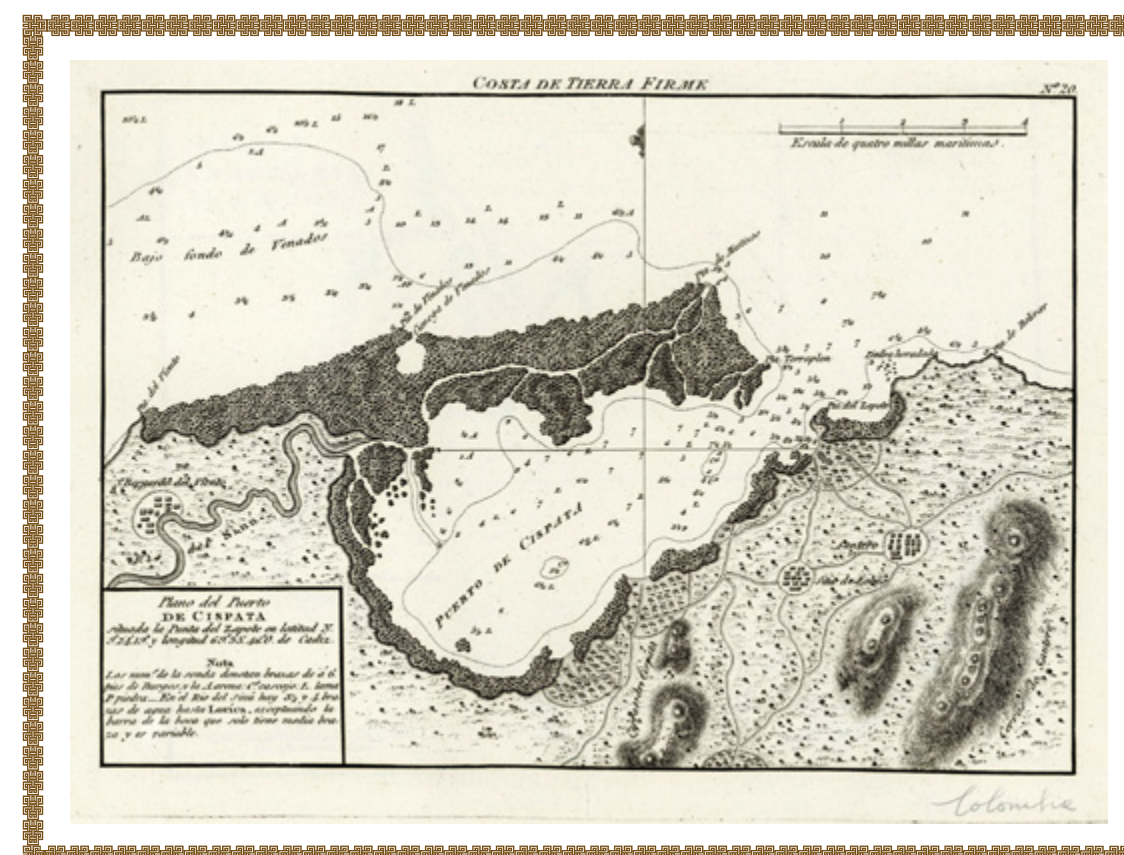
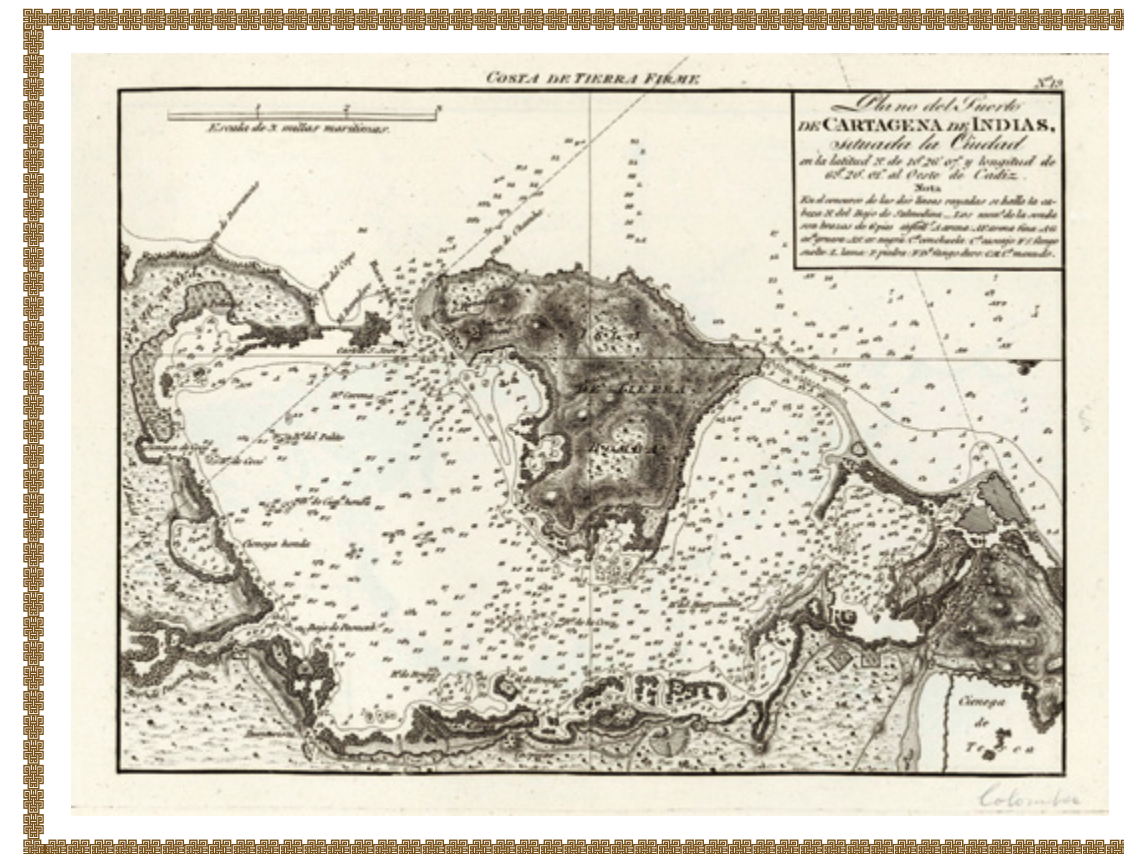
desplazó el conocimiento de dos siglos y medio de experiencia geográfica, marítima y antropológica de Manila a una potencia emergente.”⁴⁸



Mapa Marítimo del Estrecho de Magallanes.⁴⁹

En el apartado siguiente nos ocuparemos del rol del sujeto dentro de la construcción de la cartografía náutica neogranadina, con el fin de mostrar que estos ejercicios de erudición solo alcanzan su verdadero significado en cuanto reconocen que surgen del resorte de la práctica, esto es, de la navegación; por ello, al lado de los funcionarios e ingenieros, la memoria del viajero completa la visión de conjunto: son los viajeros los ‘agentes’ del control del espacio marítimo en el siglo XIX y en todos los siglos, los practicantes más asiduos de esta acumulación. Pero dejemos hasta acá el que puede convertirse en un deleitoso ejercicio *ad infinitum* de una posible *disputatio*. Solo usemos su recurso para seguir las claves cartográficas que nos hemos propuesto sin dejar de decir que los Atlas, como compendios geo-cartográficos, renacieron como natural impulso de este espíritu ilustrado. Para el tipo de mapas que estamos siguiendo, no podemos dejar de referir el exquisito ejemplo que constituye el “Atlas Portulano de la América Septentrional dividido en cuatro partes” y creado en 1809 por la

Dirección Española de Trabajos Hidrográficos. No nos cabe duda que estamos frente a una obra que condensó, con una amplia selección de 114 cartas náuticas, la tradición a la cual nos hemos referido.⁵⁰ La segunda parte de dicha obra es la más interesante a nuestro argumento, no solo por estar dedicada a los puertos de las costas de Tierra Firme, Florida y el Seno Mexicano, sino porque en ella hallaremos sin duda piezas que coinciden con los puntos identificados como estratégicos por mapas como el *West Indies* que es un mapa de factura inglesa que analizaremos en las páginas 42 a 44. Como muestra de ello están localizados puntos que aparecían en la Carta de Espinosa y Tello como golfo de Cariaco, el fondeadero de Cumaná, la ensenada de Barcelona, el fondeadero de Corsarios y el de la Guayra. Por tratarse de puntos que se abordarán en los capítulos del presente Atlas, mostramos en seguida los correspondientes al plano de Bahía Honda, ciudad y puerto de Santa Marta, Cartagena de Indias, Cispata y la históricamente famosa bahía de Candelaria en el Golfo del Darién del mencionado Atlas Portulano:



⁴⁸ Consultar “La cartografía española capturada en Manila, y recopilada por Alexander Dalrymple, aporta nuevos elementos para reivindicar el pasado español de Hawái.” Versión digital <http://www.abc.es/cultura/20130929/abc-cook-hawaii-espanna-201309282215.html>. Última consulta 12-09-2015.

⁴⁹ Juan de la Cruz Cano y Olmedilla titulado Mapa Marítimo del Estrecho de Magallanes. 1769 Ver en: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3a/Mapa_mar%C3%ADtimo_del_Estrecho_de_Magallanes.jpeg.

⁵⁰ Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico del Ministerio de Cultura de España - EN <http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?control=BVPB20110069533>.



La cuestión del sujeto: voces ocultas en los mapas ingleses

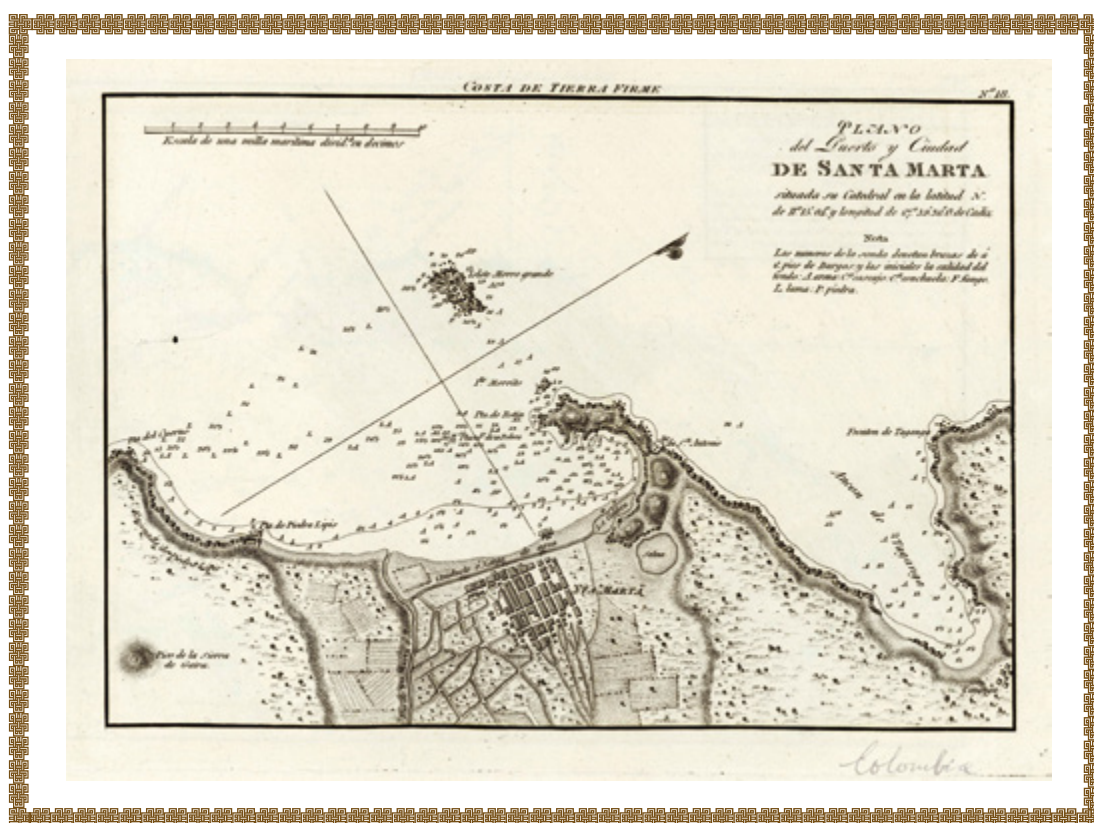
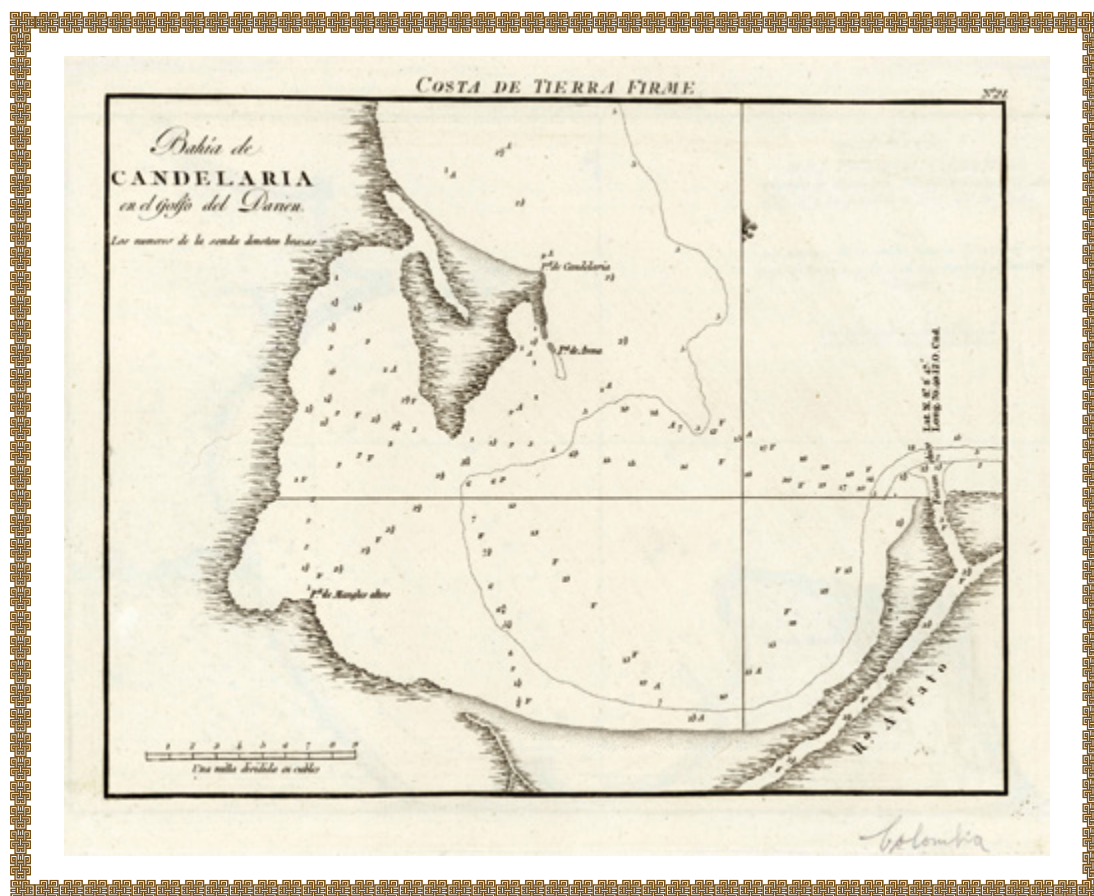
"Si quieres construir un barco, no empieces por buscar madera, cortar tablas o distribuir el trabajo. Evoca primero en los hombres y mujeres el anhelo del mar libre y ancho".
Antoine de Saint-Exupéry.

No hay duda que la información geográfica en el ejercicio de una política imperial impone una visión al geógrafo y al cartógrafo. Volviendo al caso de Cook, un estudio sobre las ediciones de los diarios de sus viajes devela la dinámica del Almirantazgo inglés en el manejo de la información; por ejemplo, las normas de sigilo para los navegantes que hicieron muy tardía la publicación del diario. Similar es el caso referido al inicio de las instrucciones dadas al Mariscal Pablo Morillo, documento de valor geográfico que muestra la oficialidad de la expedición 'Pacificadora', como las Instrucciones secretas dadas a Cook, las cuales le obligaban a levantar actas de los recorridos realizados y no ventilar la información y más bien acrecentarla tanto como los datos para añadir a los mapas. En el caso de estos últimos, los 31 mapas que componían el Diario de Cook, solo fueron publicados en una edición de 1773.⁵²

Una de las maneras en que se evidencia la presencia de los sujetos en la cartografía es que el quehacer que implica la verificación en la práctica de los datos contenidos en las cartas náuticas. Se puede asegurar que una carta confiable es un paso en el avance científico del conocimiento náutico sólo en la medida de la efectividad en el uso final que un navegante logre hacer, esto es, en las posibilidades de determinar la situación con la mayor seguridad

posible para llegar al destino a salvo; allí cobran valor los conocimientos y cálculos basados en astronomía, oceanografía, física y matemáticas. Cuenta de ello da el hecho de que la *Royal Society Geographical*, creada en Londres 1830 para el estudio de la ciencia, publicaba instrucciones para viajeros hacia la década de 1850.⁵³ Si escuchamos la advertencia de David Harvey acerca de la manera en que la intención cartográfica casi nunca fue cuestión de capacitación, habilidad o disponibilidad de instrumentos de un individuo, vemos que la actividad individual, y a veces práctica, queda sujeta a la toma superior de decisiones institucionales.⁵⁴

De esta manera los cartógrafos ingleses copiaron valiosa información sobre el litoral Caribe. Seguramente, los mapas que exhibimos de Bauzá, Baleato y el Manuel Guim y Patiño fueron, como el de Espinosa y Tello, consultados para armar mapas como el 'West Indies', mapa inglés que llamaremos así en adelante para examinarlo en detalle.⁵⁵ Este mapa muestra variados aspectos que le hacen hablar por sí mismo de los intereses británicos por explorar cada rincón estratégico del Caribe de la naciente República de Colombia; sus encuadres compuestos para la realización de una posterior navegación, están ordenados para realizarla de Este a Oeste empezando por Santa Marta y finalizando en la Bahía de la Candelaria.⁵⁶



Mapa 010. Cuatro mapas del Atlas Portulano de la América Septentrional dividido en cuatro partes: Cartagena, Cispata, Darién y Santa Marta.⁵¹

⁵¹ *Portulano de la América Septentrional: dividido en cuatro partes* / construido en la Dirección de trabajos hidrográficos <http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?control=BVPB20110069533>. Última consulta 01/07/2015.

⁵² TORRES Santo Domingo, Marta, "Los viajes del Capitán Cook en el siglo XVIII, una revisión bibliográfica," *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. VIII, n° 441, 20 de abril de 2003. *Cita las Instrucciones secretas del Almirantazgo* al capitán Cook, 30 de julio de 1768.

⁵³ CFR. HUGH, Robert Mill. *The record of the royal geographical society, 1830-1930*. Ed. Royal Geographical Society; Londres, 1930.

⁵⁴ BRIAN, Harley, *La nueva naturaleza de los mapas*. México: Fondo de Cultura Económica, México, 2005.

⁵⁵ Carta esférica del mar de las Antillas y de las costas de la Tierra Firme desde las Bocas del Rio Orinoco hasta el golfo de Honduras Construida con presencia de las publicadas en Madrid por la Dirección Hidrográfica hasta 1808 y mejorada con otros conocimientos modernos por José de Espinosa, Jefe de Escuadra de la Real Armada y primer Director de dicho establecimiento. Tomado de FUENTES, Nara, *Atlas Histórico*, Op. Cit.

⁵⁶ Valga la aclaración que existen variados documentos y mapas con este nombre inicial como el caso A General Chart of the West Indies: With Additions from the Latest Navigators de Joseph Smith Speer.

Los elementos ‘copiados’ no impiden que sea firmado por la leyenda "Carta del Almirantazgo" que oculta los nombres de quienes lo compusieron. Sin duda, no es una carta solitaria sino que hace parte de un conjunto del cual, algunas fueron mencionadas en la *Mapoteca colombiana, colección de los títulos de todos los mapas, planos, vistas, etc., relativos a la América Española, Brasil e Islas adyacentes* obra capital de Ezequiel Uricoechea publicada en 1860.⁵⁷

Ahora bien, el hecho de agrupar portulanos sobre puntos del Caribe colombiano, tanto en el caso del Almirantazgo, como posteriormente lo hace el autor de la *Mapoteca Colombiana*, obedece a un ánimo de cumplir con la tarea de unificar un grupo de cartas en un sentido comprensivo: en el caso del Almirantazgo es seguro que las demás cartas que acompañan a la de *West Indies*, terminan de componer el circuito que va hasta Centroamérica, posiblemente hasta el Golfo de México. Seguramente se trataba de un conjunto extenso de portulanos con datos como las latitudes, longitudes y la más sólida información para ser verificada en posteriores viajes; comprobación con la cual se proponía elevar su prestigio el Almirantazgo como centro de investigaciones científicas.

West Indies es sin duda una típica carta náutica pues considera los portulanos o encuadres a la derecha, correspondientes a las bahías en donde, como en el caso de Cartagena, existe infraestructura. Contiene una descripción física de los puertos y muestra la batimetría y puntos prominentes que ayudan a la aproximación, fondeo o atraque seguro del barco. Es preciso añadir a ello que el dibujo de ancla indica el lugar donde se puede fondear con seguridad. Los portulanos insertos en mapas como éste, van componiendo el panorama completo del litoral y, ubicados a un lado del croquis del litoral mismo, permiten armar el recorrido pues ordena los lugares de refugio en caso de mal tiempo,

descanso de la tripulación, reaprovisionamiento de agua y víveres, etc. Los encuadres dan cuenta también de importantes detalles como las construcciones y fortificaciones: tanto si se trata de información histórica sobre infraestructura casi siempre aportada por derroteros, o de ruinas o construcciones que aún se mantenían en pie al momento de la elaboración del mapa.

En cuanto al asunto del sujeto, resulta apasionante ver el contraste que surge de la exploración de huellas de individualidad en los mapas manuscritos en las cartas náuticas, como en el caso del mapa del piloto español Miguel Patiño. También es el caso de muchos cartógrafos que por sus limitadas posibilidades de adquirir reconocimiento o por no tener un rango o rol superior, no aparecen en las listas de ilustres ingenieros navales. Ellos nos conducen a la composición de un cuadro de colaboradores de importancia decisiva en la actividad naval.

En lo anterior evocamos lo que anota David Harley acerca de los mapas ingleses del XVIII en varios sentidos; el primero, que puede vislumbrarse un proceso de estandarización del conocimiento dado que el sello de los mapas refuerza la autoridad científica. Segundo, que el acceso de los cartógrafos obedece a la variada información precedente tanto práctica como teórica, la cual aumentaba a causa de los oficios variopintos que ellos ejercían especialmente en la sociedad inglesa no tanto en la española.⁵⁸ A partir de la derrota de Francia en la Guerra de los Siete Años (1756-1763) había quedado al desnudo la necesidad para los ingleses de solidificar el comercio imperial y las instituciones científicas lo cual se tradujo en "...la prominencia en los mapas nuevos, que constantemente servían a los esquemas coloniales.", para lo cual los cartógrafos siguieron teniendo acceso a la inteligencia geográfica, "incluidos los mapas que se filtraban a Londres a través de canales diplomáticos, militares, navales y mercantiles."⁵⁹

Sin embargo para el siglo XIX por ejemplo en caso de los mapas del corte del *West Indies*, no se oculta la urgencia de construir un nombre para el Almirantazgo. Caso contrario, las huellas manifiestas de la tradición que hemos descrito para

los mapas españoles. En particular el mapa citado del piloto Patiño deja la evidencia de los trajines de los apostaderos navales. Patiño, según la cartela misma, lleva 19 años haciendo recorridos e inserta su conocimiento práctico. Literalmente el mapa dice:

*"Esta costa firme desde el Cabo de Chichibacoa hasta el Golfo del Darién que de orden del señor comandante de Marina del Apostadero de Cartagena de Indias Don Cosme de Carranza ha formado el piloto provisional Don Miguel Patiño, con arreglo a las mejores noticias que ha podido recoger y a las observaciones y conocimiento práctico que ha adquirido en el espacio de 19 años que hace navega en los buques guardacosta de dicho apostadero de Cartagena de Indias Don Cosme de Carranza ha formado el piloto provisional Don Miguel Patiño, con arreglo a las mejores noticias."*⁶⁰

Así que estos sujetos prácticos estarían en la base de un cuadro de personalidades importantes no solo en el concierto militar español; también, posteriormente, para los miembros del Almirantazgo, o los de la Sociedad Geográfica de Londres. Allí, como parte de la ‘triada’ comercio, flota naval y ciencia, eje de la nueva disciplina geográfica, y desde un renovado imperialismo, brillaban los naturalistas, ingenieros, militares, políticos y otros miembros influyentes de la sociedad.⁶¹

Nuestro acercamiento al *West Indies*, nos conduce a nuevas cuestiones, por ejemplo, el cuidado que habría que tener de asegurar que para mediados del XIX los mapas ingleses fueran confiables para el uso práctico. Para el mapa que hemos tomado como ejemplo, el subtítulo es claro, no proviene de un reconocimiento previo de las costas sino que, como aparece en su cartela, es "tomado de documentos españoles." aún firmado por el Almirantazgo. Dicha oficina logró posicionarse como autoridad en asuntos navales, y citada como sello de garantía para las publicaciones cartográficas. De igual manera ocurrió en la obra *Atlas Completo de Geografía colombiana* publicado el 1 de enero de 1910 en la que su autor, el connotado geógrafo José María Vergara y Velasco incluyó dos estudios de los litorales colombianos,

un mapa de la península de la Guajira y uno de la Sierra Nevada de Santa Marta. En continuación de la actualización en la tradición de copiar y corregir Vergara hizo copia y corrección de los mapas portulanos de los distintos puntos de los litorales colombianos de la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo como argumentará para el presente Atlas el autor David Ramírez en el capítulo titulado "La cartografía litoral de Francisco Javier Vergara y Velasco."

Ahora bien, antes de abordar el tema de los viajeros y extranjeros por el Pacífico, examinemos otro grupo de mapas que, por sus características similares a las consideradas por la oficina del Almirantazgo, pueden ser considerados cartas náuticas. Son mapas nacionales que adoptaron la construcción con base en encuadres y que también hicieron mención de la tradición geográfica y de información sobre el sujeto. Se trata de cartógrafos relacionados con el liderazgo político durante los agitados y violentos años del siglo XIX colombiano. Es de notar que desde las primeras décadas de la cartografía decimonónica, los mapas nacionales abundan en dedicatorias a autoridades como Humboldt o Caldas o a quienes, desde las instancias del gobierno, mandaban a levantar dichas piezas; significativamente se destacan nombres como Tomas Cipriano de Mosquera, Agustín Codazzi y Joaquín Acosta.

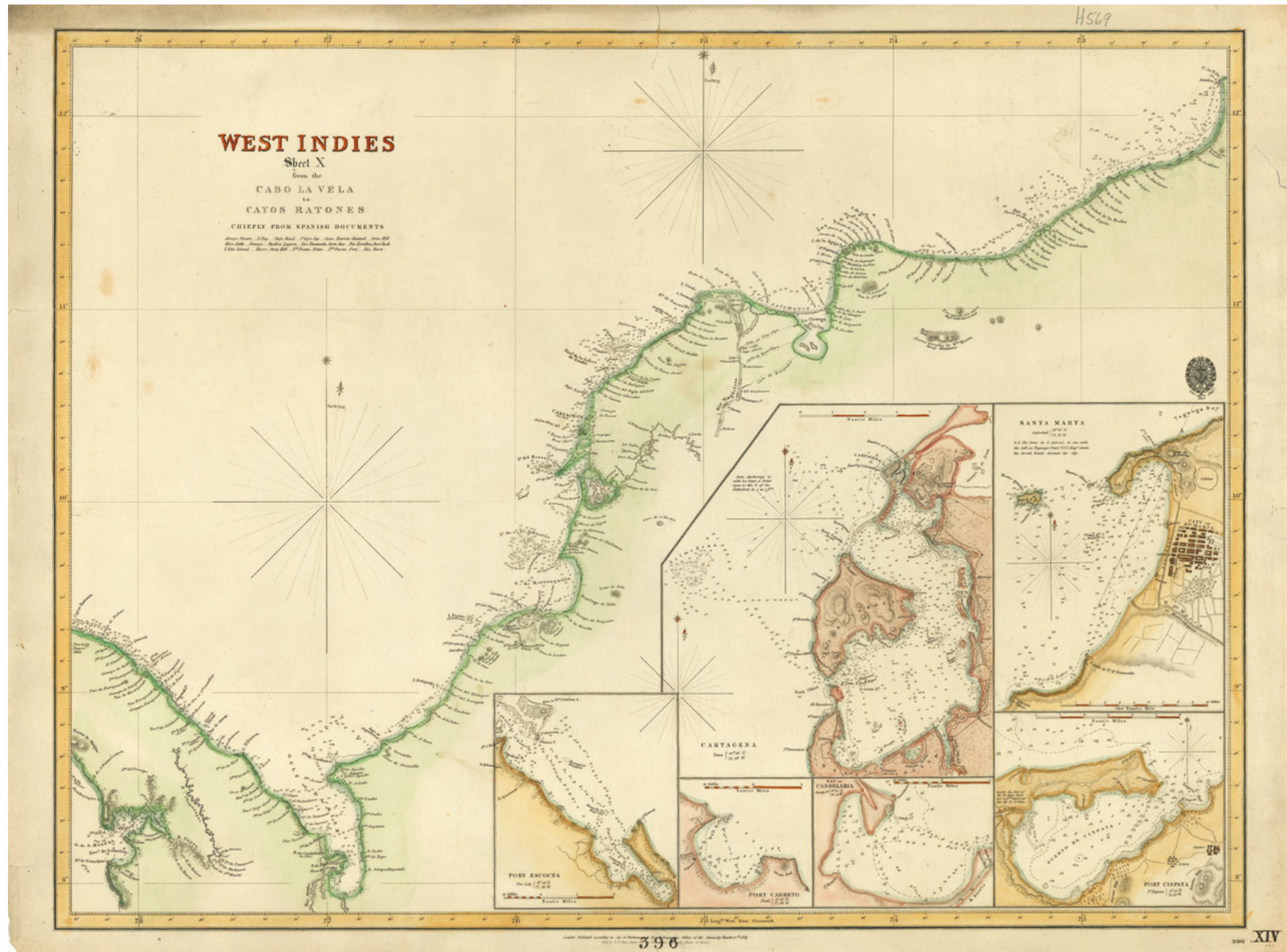
⁵⁷ La *Mapoteca colombiana, colección de los títulos de todos los mapas, planos, vistas, etc., relativos a la América Española, Brasil e Islas adyacentes* obra capital de Ezequiel Uricoechea cuenta con muchísimas piezas que se refieren con la expresión Sheet justamente a hojas de referencias de similares condiciones a las del *West Indies* que sugieren que éste hacía parte de un tomo.

⁵⁸ Harvey advierte que cartógrafos famosos como Bowen, y Jeffreys se definían a sí mismos como "geógrafos" pero trabajaban como ilustradores, grabadores, editores y comerciantes de impresos, también que el mundo de los atlas hacía parte del mundo de las artes gráficas.

⁵⁹ HARVEY, David, Op. Cit.

⁶⁰ Miguel Patiño Plano de la Costa firme desde el Cabo de Chichipacoa hasta el Golfo de Darién (1802) Cartagena de Indias el 15 de julio" Disponible en: http://bvpb.mcu.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?posicion=1&path=17312&presentacion=pagina Consultado 06/03/2015.

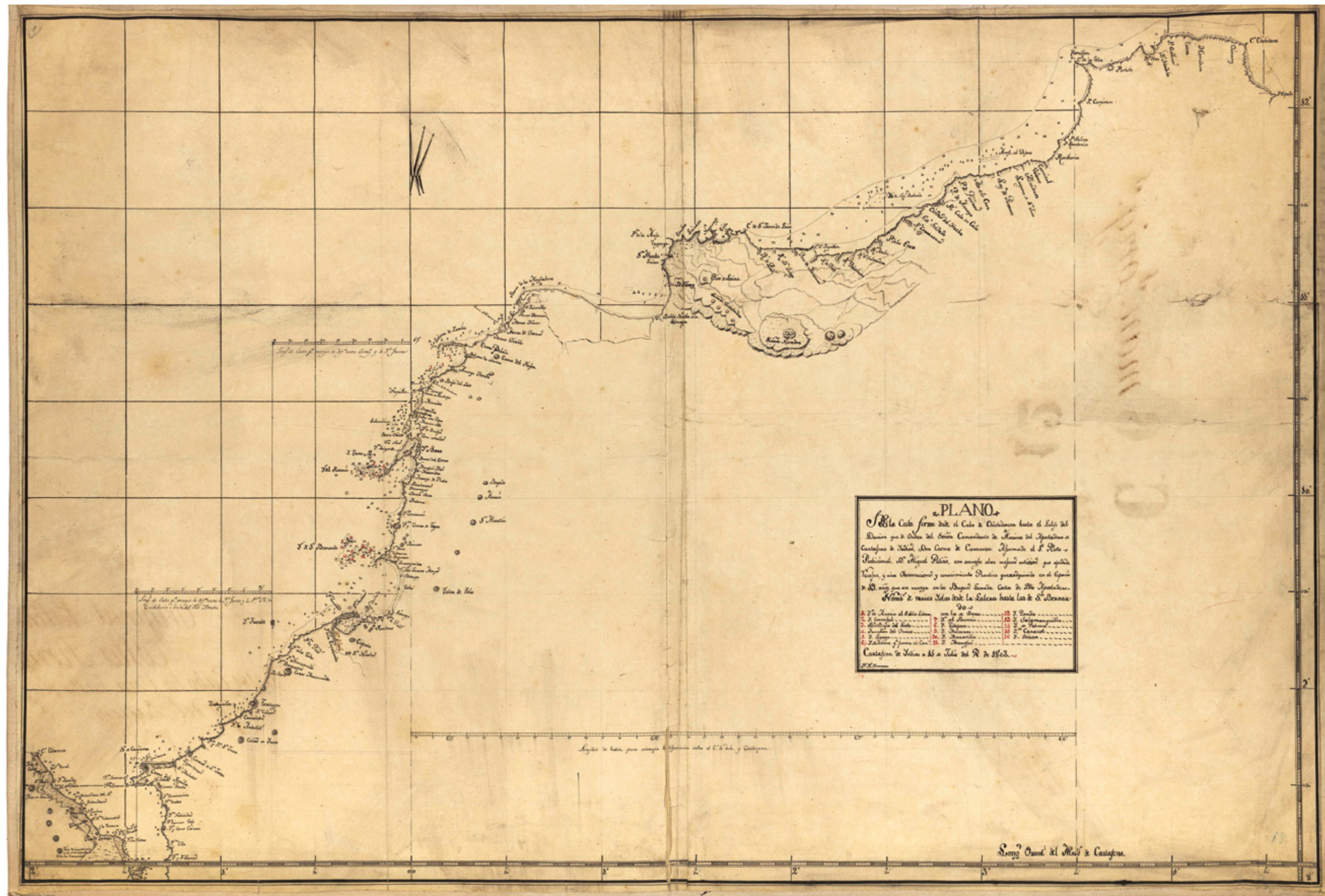
⁶¹ Cfr. LLANOS Reyes, *Imperialismo inglés y ciencia, la Sociedad Geográfica Real de Londres, 1830-1870*, Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.



Mapa 011. West Indies from the Cabo la Vela to Cayos Ratonés.⁶²



⁶² Sala de Libros Raros y Manuscritos Biblioteca Luis Ángel Arango, copia del mapa de la Oficina del Almirantazgo Inglés, Mapa sobre la Nueva Granada - Ref brlraa. La curaduría de la Biblioteca Luis Ángel Arango destaca la representación de variación magnética en Boca de Ceniza y el Golfo del Darién. Detalle de cartelas: Port Escocés, Cartagena, Port Carreto, Bay of Candelaria, Santa Marta, Port Cispaya.



Mapa 012. Plano de la Costa firme desde el Cabo de Chichipacoa hasta el Golfo de Darién.⁶³

⁶³ Miguel Patiño Plano de la Costa firme desde el Cabo de Chichipacoa hasta el Golfo de Darién (1802) Cartagena de Indias el 15 de julio.



Mapa 013. Detalle del Mapa de la república de la Nueva Granada dedicado al Barón de Humboldt por el coronel de artillería Joaquín Acosta de 1847.⁶⁴

Acerca de este último su reconocido *Mapa de la república de la Nueva Granada dedicado al Barón de Humboldt por el coronel de artillería Joaquín Acosta* habla de la formación de una conciencia geográfica nacional que para el caso de los litorales se corresponde con la defensa de los territorios de San Andrés y Providencia la cual esgrimió en su calidad de plenipotenciario para dichas negociaciones

durante la década de 1850.⁶⁵ Este proceso se traduce, como puede apreciarse, en la importancia dada a los encuadres izquierdo y superior del mapa. Lucía Duque Muñoz describe el mapa así: “Contiene cuatro recuadros con planos adicionales: el de la posición de la Nueva Granada respecto a las Antillas, México y los países vecinos, los del puerto de Sabanilla y del puerto de Cartagena, y el

⁶⁴ Biblioteca Luis Angel Arango – Sala de Libros Raros y Manuscritos - Número topográfico: H242. brblaa702207. Este mapa se puede apreciar completo en el Capítulo tres del presente Atlas.

⁶⁵ La labor de un cartógrafo importante como Joaquín Acosta en este proceso fue definitiva tanto como su labor diplomática en el temprano conflicto con Centroamérica por la Costa Mosquitia. La década de 1840 estuvo marcada por la ambivalencia de la política colombiana entre defender la Costa de Mosquitos y cederla. Para 1846 no se tenía una demarcación clara en los límites con Centroamérica en donde la posesión se chocaba con Nicaragua, Honduras y Costa Rica en la costa Mosquitia.

de Bogotá por el Coronel Lanz. Además, un «corte vertical de la composición geológica de los suelos en las tres cordilleras.” Varios detalles podrían llevarnos entonces a considerar que, aunque no es la primera carta náutica, sí es la primera trazada por un granadino que evidencia la comprensión del espacio marítimo nacional.⁶⁶

La formación de esa conciencia geográfica nacional se lee en mapas ordenados y en algunos casos levantados por líderes político-militares que hicieron gala del conocimiento de algunas zonas costeras, en el caso a comentar, del Pacífico colombiano. La pieza titulada “Mapa geográfico de la Provincia de Buenaventura en el Departamento del

Cauca” del Coronel Tomás Cipriano de Mosquera, firmada en 1825, manifiesta en su manuscrito que se basó en algunos datos de Francisco José de Caldas sobre las Provincias de Popayán y Pasto pero sobre todo: “...Sobre la experiencia repetida de los buques que navegan en esta costa cuya dirección se ha trazado con un compás regular y en días muy serenos.” La belleza de este mapa reside en el esmero en los accidentes geomorfológicos costeros, el fino delineado de los ríos Cauca, San Juan y Patía, el delineado de la franja costera y el esplendor de la Isla Gorgona.” Introduce el cartógrafo una serie de elementos que la hacen una carta náutica que corrige la información sobre esta zona, contenida en los mapas españoles:

“... Sobre cuatro observaciones náuticas y varias calculadas por rumbo que convienen entre sí, y han sido hechas por diferentes capitanes. Merecen mejor crédito que las que sirvieron para levantar las cartas españolas, porque con estas no se observó la costa desde el Cabo San Francisco hasta el puerto de Cupica, sino tomando la dirección por medio de un telescopio desde la Isla de la Gorgona. De aquí se han originado los muchos peligros que advierten en dichas cartas, siendo entre los más notables el de haber fijado mal las longitudes del Cabo Corrientes, Gorgona (...) de Manglares, Urupica y Puerto de Buenaventura (...) rectificadas en la presente; así mismo se alteraron las distancias y nombres de algunos ríos, se designaron otros que no existen y se omitieron muchos que son considerables. La pequeñez de la escala y la falta de conocimientos en lo interior de los bosques, no ha permitido delinear con perfección el curso de los ríos. Tampoco se han podido designar los esteros e islas principales.”⁶⁷

La cartografía sobre las costas durante el siglo XIX se emparenta no solo con la Corografía o geografía de las regiones, sino con los diarios de viaje, los proyectos, los cuadros de costumbres y el género epistolar; esto provoca la búsqueda en dichas fuentes, de las claves cartográficas que interesan a nuestro Atlas Histórico Marítimo. Casi siempre, cuando los mapas carecen de batimetría aún si son costeros, tienen un enfoque terrestre pues quien los levantó, cartógrafo o geógrafo, no tiene en la mente un recorrido por mar aunque haya tenido dicha experiencia. Es decir que mapas ‘a medio camino’ entre regionales o marítimos, como en el caso de la carta corográfica de Mosquera,

no conforman típicas cartas náuticas pero dejan testimonio del conocimiento del espacio costero de la zona. Si trazamos un hilo entre los mapas españoles, los del Almirantazgo y los mapas nacionales o provinciales, podemos vislumbrar cierta cartografía náutica. Algunos de estos mapas ofrecen interesantes representaciones del espacio costero en medio del proceso de consolidación de la información sobre el territorio nacional. Este sería un bello antecedente de la afirmación desde la historia institucional que asegura que la producción de la primera carta náutica colombiana se dio en 1970 en el seno del recién creado Centro de Investigaciones CIOH.

⁶⁶ La autora añade algunas confesiones de Acosta sobre los elementos con que ha construido el mapa, tomados de los itinerarios militares y los viajes por las provincias y el contacto con los geógrafos durante su estadía en París entre 1845 y 1849. También la mención de Acosta de la autoridad de Alejandro de Humboldt, Fidalgo, Jean-Baptiste Boussingault y Francisco José de Caldas y José Manuel Restrepo. CFR Duque, Muñoz, Lucía, *Territorio nacional, cartografía y poder en la Nueva Granada (Colombia) a mediados del siglo XIX* - <https://alhim.revues.org/2907#tocto1n1>.

⁶⁷ DE MOSQUERA Tomás Cipriano, Mapa geográfico de la Provincia de Buenaventura en el Departamento del Cauca, trabajado por el Gobernador el Teniente Coronel Tomás Cipriano de Mosquera. año1825. Archivo General de la Nación, Sección de Mapas y Planos, Mapoteca. Ref. M6-89.



Mapa 014. Mapa geográfico de la Provincia de Buenaventura en el Departamento del Cauca.⁶⁸



⁶⁸ Mapa geográfico de la Provincia de Buenaventura en el Departamento del Cauca, trabajado por el Gobernador el Teniente Coronel Tomás Cipriano de Mosquera. año 1825. Archivo General de la Nación, Sección de Mapas y Planos, Mapoteca. Ref. M6-89.



Viajeros e Inmigrantes

Desde el final del siglo XVIII se había incrementado el anhelo europeo por el conocimiento de las costas americanas, entre otros rincones geográficos que las potencias inventariaban. Esta constante perduraría hasta el siglo XIX, siglo de viajeros por excelencia. Un considerable acumulado de levantamientos marítimos e informes, serían la plataforma científica ilustrada de los marinos Charles LaCondamine, Jorge Juan y Antonio de Ulloa por la costa occidental meridional americana, al igual que los mencionados James Cook, George Anson y La Pérouse quienes estudiaron el litoral Pacífico, desde y hacia, la frontera austral del imperio español.⁶⁹ Al igual que los viajeros europeos en América comparaban sus ideas progresistas con lo que encontraban a su paso, los criollos neogranadinos que viajaron a Europa o Norteamérica se apropiaron de una ideología liberal y compartieron la difusión de las nuevas ideas. España, Rusia, Inglaterra y Francia, promovieron expediciones de la más diversa naturaleza, botánicas, mineralógicas, militares, y algunos viajes globales que resaltaron el carácter imperial como el realizado por Alejandro V. Humboldt por América entre 1799 y 1804. También Rusia se había adentrado en el Pacífico mientras los ingleses intensificaban sus expediciones con George Anson y James Cook en Cabo de Hornos y Nueva Zelandia. Entretanto, con La Pérouse a la cabeza, Francia continuaba la tradición exploradora de Bougainville y, por su parte, Alejandro Malaspina, se desplazaba entre las islas del Pacífico, las Filipinas y Australia.

¿Qué ocurrió con la fuerza que llevaban las expediciones y con los cambios políticos

que presencié el cambio de siglo? Múltiples acontecimientos marcaron la transición al siglo XIX, la Independencia de Estados Unidos, la derrota de la armada francoespañola en Trafalgar en 1805 y las independencias americanas.⁷⁰ Casi en sincronía con todo ello, daban sus pasos la geografía física, la cartografía, y la oceanografía como herramientas de nuevas exploraciones a variados rincones promisorios, como el estimulante paso entre el Atlántico y el Pacífico desde el Cabo de Hornos hasta el istmo de Panamá. La alerta para no perder su poderío en ultramar hizo que Gran Bretaña volteara los ojos a la India, Australia y Nueva Zelandia. Para el caso de África, para mediados del siglo XIX más de la mitad del continente había entrado en la onda de la explosión colonial civilizadora que absorbió una gran masa de inmigrantes europeos. Allí los mapas sirvieron de instrumentos de expansión y fortalecimiento europeo.

Como argumenta Thomas Basset los mapas caricaturizaban un verdadero botín o pastel dividido entre las naciones imperialistas europeas; Basset evalúa algunos elementos de los mapas producidos durante el siglo XIX sobre el territorio del continente africano y el vínculo entre dichos mapas con el discurso colonizador y la legitimación del poder francés y británico: los trazos, el color, las viñetas y otros elementos, le sirven para mostrar la manera en que sobre los mapas se resaltaban los pueblos, recursos naturales, actividades comerciales y campos habilitados gráficamente para un futuro ejercicio de expansión territorial.⁷¹



⁶⁹ Alexander V. Humboldt permaneció con permiso de la Corona española en América hasta 1804 viajó por el Río Orinoco y Amazonas, y desde los Andes hasta México, con cuyas memorias, transcritas en Europa compuso Viajes a la regiones equinocciales y su obra capital *Cosmos* publicada en 1828.

⁷⁰ En 1830 hay revoluciones de este corte en Francia, Bélgica, Suiza e Italia; los levantamientos franceses contra la política conservadora de Carlos X en 1830 dieron ejemplo a Bélgica y Holanda que hicieron lo propio.

⁷¹ BASSET, Thomas J., American Geographical Society Cartography and Empire Building in Nineteenth-Century West Africa, *Geographical Review*, Vol. 84, No. 3 (Jul., 1994) <http://www.jstor.org/stable/215456>



Although titled "A General Chart of the West India's", Seller's map of c.1678 British Library, Maps C.8.b.13.

Por su parte, los franceses dejarían huellas en los diarios sobre América y Panamá y en el Caribe de su labor cartográfica obediente a una política económica colonial optimista en las tierras americanas. Por ejemplo, Luciano Napoleón Bonaparte Wyse, ingeniero descendiente de Napoleón Bonaparte en 1876 se dedicó a los estudios previos del canal de Panamá. Su aparición proviene de las negociaciones de 1870 entre Colombia y Francia. Wyse hacía parte del equipo para los estudios previos del canal.

Desde el punto de vista del espacio costero que interesa al presente Atlas es importante destacar la manera en que la cartografía y los proyectos interoceánicos, allende la mirada geopolítica, hicieron de la zona un objeto del deseo cartográfico desde las décadas de 1830 y luego en 1850 cuando se dio a Carlos de Thierry, y luego a otros inversionistas y empresas francesas, las primeras concesiones para construir un canal; en este último caso a la *Atlantic and Pacific Junction Company*. Un fragmento de la obra de Wyse aporta ricas descripciones de la geomorfología ístmica que apuntan a una antigua hipótesis sobre una probable comunicación entre los dos océanos y

le sirven de antesala para la descripción de la selva del Darién su fauna y flora y el comportamiento de los vientos y mareas.⁷² Toma atenta nota Wyse sobre las maravillas del golfo de San Miguel y las costas y arrecifes coralinos. Luego, nutre su informe técnico sobre las condiciones para levantar el canal, con información sobre las corrientes y mareas del Pacífico y la geomorfología costera desde el punto Bocas del Toro hasta la desembocadura del Chagres. Curiosamente y como se mostrará en los mapas del capítulo siete, con razón, llama al proyecto del canal:⁷³ "una ciudad de una gran calle que se extiende de un mar al otro."⁷⁴ Luego, se deslumbra con el Valle del Río Chagres como unidad geográfica particular y la maravilla de desembocadura del río Atrato al que se refirió de manera similar a la manera en que lo hace un famoso mapa manuscrito de 1832 de autoría del comodoro y contrabandista Guillermo Coutin, quien vinculara la cartografía marítima con la fluvial y cuya imagen fue usada como publicidad



Guillermo Coutin Mapa de la desembocadura del Atrato 1832.⁷⁵

en el año 2005 para nuestra *Primera Exposición de Cartografía Antigua de Mares y costas* de la CCO.⁷⁶ Detalles de fuentes como las de Wyse serán objeto de estudio de la autora Marta Jeanet Sierra para el capítulo del presente Atlas titulado: "Proyectos de comunicación interoceánica en Panamá y Chocó durante el siglo XIX."

Otro francés, el médico Charles Saffray, ocuparía su pluma en la descripción de las costas colombianas, en desarrollo de una misión para explorar territorios suramericanos. Siguiendo la ruta Antillas Francesas, Venezuela y "...Salgar, pues Sabanilla, ya no prestaba servicio y aún no se había habilitado Puerto Colombia", Saffray llega a Santa Marta desde donde emprende exploraciones que lo condujeron al puerto de Buenaventura. Estas experiencias le permitieron describir el territorio neogranadino como "una vasta extensión de costas sobre los dos océanos, grandes ríos navegables, con muchísimos afluentes, un clima generalmente salubre y un suelo fértil donde según la altura nacen espontáneamente o se pueden cultivar todas las familias vegetales". Nota la ausencia de vías de comunicación y los estragos de las guerras civiles que le llevaron a afirmar: "Cuando el gobierno colombiano se siente al fin sobre sus bases sólidas, saliendo de las luchas fratricidas que lo debilitan sin cesar, y se tenga bastante confianza de que vengan hombres de labor y de empresa, pocos países sobre la tierra podrán luchar con éste en riquezas y ventajas naturales."⁷⁷

En cuanto a la geomorfología costera Saffray describió el canal de Boca-Grande y su historia, la cual data de 1741 año en que España—, en desarrollo de su defensa en la guerra contra Inglaterra—, ordenó obstruirlo: "formando un istmo artificial entre la isla y el continente y obligando a dar la vuelta a este largo promontorio."⁷⁸ Este fenómeno será ampliado en el capítulo del

presente Atlas titulado 'Estancada entre murallas' de Adolfo Meisel Roca quien muestra con planos de Cartagena algunos detalles anunciados por Saffray. Otro viajero, el italiano Enrico Festa, deseoso de ampliar sus colecciones en su *Expedición zoológica hacia el Pacífico* en 1895, la cual inició por el río Amazonas y los Andes ecuatorianos, describió Puerto Cabello, Curazao, Cartagena y Panamá. Festa, literalmente varado frente a las obras suspendidas del canal interoceánico, tuvo noticias sobre la situación política y la guerra civil entre conservadores y liberales lo cual reorientó su marcha hacia Guayaquil y Quito.

No podemos dejar de mencionar en esta galería al geógrafo francés Eliseo Reclus, cuya actividad es enmarcada por José Agustín Blanco en el periodo de coexistencia del régimen central y los Estados independientes de Panamá y Antioquia y la creación del Estado de Santander. Por estos años tuvo lugar la actividad geográfica de Tomás Cipriano de Mosquera, quien fuera gobernador del Cauca en 1860 y quien ya había sido presidente entre 1845 y 1849.⁷⁹ No el quehacer político sino geográfico de Mosquera se vinculó así al de Reclus y Francisco Javier Vergara y Velasco quien postuló el método de las regiones naturales en la "Nueva Geografía de Colombia".⁸⁰ Reclus autor de la *Nouvelle géographie universelle: la terre et les hommes* publicada en 1876, volcó su bagaje académico al conocimiento de la geografía americana. Su obra dedicada a la Sierra Nevada de Santa Marta es riquísima en notas sobre los proyectos y viajes de exploración a la región iniciados en 1855; el *Voyage a la Sierra Nevada de Sainte-Marthe* publicado en París en 1861 plantea entre otras posturas interesantes que: "Sin la influencia, la colonización y ayuda de los europeos, no tendría futuro posible que propicie un desarrollo rápido y la integración al mundo civilizado". Pero este tono pronto se teñirá de gris al dejar traslucir las imposibilidades de cumplir el sueño europeo de hallar en la Sierra un paraíso

⁷² CFR WYSE, Luis Lucien Napoléon Bonaparte. *Le canal de Panama: l'Isthme américain, explorations, comparaison des tracés étudiés, négociations et état des travaux*, Ed. Hachette, Paris, 1886.

⁷³ *Apreciar el mapa del cartógrafo francés Athanase Airiau, titulado Carte géographique pour servir a l'étude du canal interocéanique par l'isthme du Darien*, de 1859, en alto formato en el Capítulo siete del presente Atlas.

⁷⁴ *Ibidem*

⁷⁵ Archivo General de la Nación, REF 21 A

⁷⁶ Esta pieza se ha usado frecuentemente como anónima pero su factura es esclarecida por el geógrafo Camilo Domínguez en el capítulo 4 del presente Atlas. Guillermo Coutin Mapa de la desembocadura del Atrato 1832. Archivo General de la Nación, REF 21 A. vista completa de este mapa en el capítulo cuatro del presente Atlas.

⁷⁷ SAFFRAY, Carlos, *Viaje a la Nueva Granada de Santa Marta a Turbaco 1860*, Editorial Ministerio de Educación, Bogotá, 1948.

⁷⁸ *Ibidem*

⁷⁹ Mapa geográfico de la Provincia de Buenaventura en el Departamento del Cauca, trabajado por el Gobernador el Teniente Coronel Tomás Cipriano de Mosquera en el año de 1825.

⁸⁰ BLANCO, Barros, José A., *El general Francisco Javier Vergara y Velasco y sus obras*, Academia Colombiana de Historia, Colección Germán Arciniegas, Bogotá, 2006.

terrenal: en su edición de un conjunto de textos de Reclus, Ernesto Machler suma al argumento, casos fallidos como el de un grupo de cincuenta agricultores genoveses y el de dos socios de Reclus con quienes éste había comprado a un cacique un terreno de 50 hectáreas en el piedemonte de la Sierra; planes que terminaron en tragedia con la muerte del uno, la ruina del otro y la decepción de Reclus.⁸¹

En sus textos, el geógrafo francés inserta, a la par, reflexiones políticas, una evaluación sobre el estado del progreso en América y sobre los efectos de la migración europea y otras observaciones—no injustamente calificadas por algunos de deterministas—, sobre la relación entre el hombre y la tierra. Una ventaja de la prosa de Reclus es su expresividad con relación al paisaje que tanto le había motivado a viajar, lo

cual se aprecia en sus cartas personales, como el caso de una dirigida a su madre desde Riohacha en junio de 1856 en la cual exalta la belleza del río Calanaca y del paisaje guajiro. En las cartas evalúa también la peligrosidad en su palabras del territorio de los indios guajiros: *“donde se cuenta tan poco con la protección del gobierno granadino como con la del califa de Bagdad y estos salvajes conservan todavía sus costumbres, su lengua, su religión y sus caciques.”* Allí, anota, *“Todavía los barcos que vienen a cargar cueros o ganado en la costa de La Guajira siguen dirigiendo la boca de sus cañones hacia los grupos de indios sobre los que disparan al menor signo de alarma.”* Observaciones que no le conducen a despreciar para nada la riqueza comercial de este pueblo nativo que vende palo de Brasil, cueros, madera de dividivi para reparar los barcos, carnes huevos, yuca, entre otros:

*“Cada mañana se ven llegar en largas caravanas cruzando el Calanaca, y te aseguro que es imposible no ser presa de admiración al verlos pasar con su belleza altiva y salvaje, con el arco a la mano y en sus largos cabellos negros una corona de hojas o de plumas de tucán”*⁸²

Otro conjunto de cartas familiares de un joven de apellido Van Rensselaer, quien viajó a evaluar la posibilidad de establecer algún negocio en tierras colombianas, aporta detalles sobre la geografía, los puertos y el trayecto por el Río Magdalena hasta Honda. En carta fechada de Barranquilla 1 de enero de 1829 destaca la Sierra Nevada con las cumbres, *“visibles en el mar desde una gran distancia, alzándose por encima de la niebla que*

oculta su base. Su color intenso contrasta con el hermoso azul del cielo”. Así describe la Sierra Nevada de Santa Marta: *“Tiene 14.229 pies de altura y su cumbre está cubierta de nieves perpetuas, las cuales ilumina el sol en todo su esplendor mucho después de haberse perdido de vista en el horizonte; parecen enormes bloques de cristal suspendidos en el aire.”*⁸³ Y así la comunicación entre Santa Marta y Barranquilla:

*“A caballo, el paso por el caserío de Ciénaga y de ahí al pueblo de Gaira, de donde distaban seis millas con tramos de promontorios peligrosos, tanto como el posterior trayecto para subir a las colinas de Santa Marta por...desfiladeros angostos y colinas que se levantan abruptamente a orillas del mar y alcanzan una altura entre seis y mil doscientos pies y son prácticamente áridas.”*⁸⁴

⁸¹ MACHLER TOBAR, Ernesto, *Un nombre expoliado, Elissè Reclus y su visión de América*, Traducción de Nicolás Suescún, Colección Memoria Viva Universidad del Rosario, Banco de la República, Bogotá, 2014.

⁸² MACHLER TOBAR, Ernesto, Op. Cit.

⁸³ RENNELAER van Rensselaer : traducción Humberto Barrera Orrego. Medellín : Fondo Editorial Universidad EAFIT, Banco de la República, 2010.

⁸⁴ *Ibidem*.



Portada de El Canal de Panamá, la visión general de conjunto del istmo colombiano de Napoleón Wyse.



La representación geográfica y el impulso modernizador

El asunto de la modernización fue el trasfondo de la cartografía del siglo XIX en el sentido de que mapas como el mencionado de Buenaventura de Mosquera estarían en términos de Hans König, también ‘camino a la nación’.⁸⁵ La tarea durante este periodo consistía en consolidar la información sobre el territorio nacional a partir de corografías

y estadísticas regionales.⁸⁶ Los líderes políticos como ‘creadores y administradores del nuevo Estado’ durante el proyecto de la Gran Colombia, apenas conocían el territorio y exhibían un claro sentimiento regionalista más que una conciencia nacional. Agustín Codazzi, luego de haber terminado el reconocimiento de las provincias de Maracaibo y

⁸⁵ Hans Joachim König, *En el camino hacia la nación* (Bogotá: Banco de la República, 1994).

⁸⁶ Al respecto consultar *Ensamblando la Nación, cartografía y política en la historia de Colombia*, DÍAZ, Sebastián, Santiago Muñoz y Mauricio Nieto, Universidad de los Andes, Banco de la República, Bogotá, 2010.

Mérida, inició su serie de viajes por casi la totalidad del territorio de la Nueva Granada a cargo de la Comisión Corográfica entre 1850 y 1859. Fallecido Codazzi en 1859, Manuel María Paz y Manuel Ponce de León retomaron los trabajos de la Comisión.⁸⁷ Este proceso de reconocimiento preparó una modernización gradual en un panorama mundial

en el que aumentó el crecimiento del comercio de Gran Bretaña y “...la franja marítima del Atlántico suramericano se incorporó al nuevo sistema comercial y donde la peculiar coyuntura que empujó a Gran Bretaña a expansionar rápidamente sus mercados ultramarinos alcanzó su primer y máximo impacto.”⁸⁸



Anteojo de Agustín Codazzi.⁸⁹

Pero los intentos de alcanzar la modernización suponían limitaciones; se puede decir que la idea de algunos líderes neogranadinos de corte liberal se limitó a adoptar programas o modelos económicos y se tradujo en un repunte aislado de algunas empresas exportadoras si una alteración de la mentalidad conservadora. A lo anterior añade en su obra *El ideal de lo práctico*, Frank Safford,⁹⁰ una falta de habilidad técnica y la falta de oportunidades para dicha habilidad en la sociedad de la Nueva Granada, en la cual los esfuerzos de los líderes políticos se enfrentaron a los prejuicios sociales contra el conocimiento práctico: se dio con ello un lento giro hacia la educación científica y técnica pero con la herencia

colonial según la cual la actividad burocrática era un ideal.⁹¹ El progreso chocaba, por supuesto, con las complejidades topográficas que dificultaron el transporte interno de las materias primas y la integración de los mercados nacionales. Esto se sumaba a la conocida oposición geo cultural entre las tierras altas y bajas. El autor Juan David Roso ofrece una lectura de esta condición, destacando en ella algunos aspectos que nos resultan de interés como la *funcionalidad* de estos espacios y los vínculos que establecieron con el exterior hacia el Caribe en un sentido vertical suprarregional y el afán por la búsqueda de la salida al mar por el puerto de Buenaventura. De igual manera resalta el fenómeno de la creación

de los “*territorios nacionales*” de 1843 hasta 1886, como estrategia para ejercer el control de territorios en los que nunca el Estado alcanzó a tener un control o presencia efectiva. De estos destacamos el de las Bocas del Toro, creado en 1843 y ubicado actualmente entre Panamá y Costa Rica.⁹² Un curioso mapa hallado en el AGN permite ver representaciones del espacio costero en medio de la acomodación de los denominados territorios nacionales y permite recuperar los elementos de la cartografía náutica mencionados arriba. Se trata de un mapa que ilustra el Territorio de Bocas del Toro que data de 1836 y da cuenta de las reuniones políticas en que se ventilaba el tema limítrofe. El titulado “Plano aproximado del Cantón de Bocas del Toro según la demarcación hecha por la Cámara de Provincia de Veraguas en su reunión del año 1836”, entra en detalle de cada uno de los accidentes de este vasto territorio, su orografía y su selva. En una confesión que recupera la tradición cartográfica describe: *La costa es tomada de las cartas hidrográficas, españolas, e inglesas corregidas, por las noticias que han dado algunos inteligentes; como así mismo la parte del interior. Los límites con la república del Centro deben ser, desde la Boca del Río Culebras, una línea con dirección a la costa del Pacífico. Y luego añade una explicación: “Los números de la sonda son brasas de dos varas castellanas. También tiene un ancla que indica fondeadero y un cuadro para sitio poblado.”*⁹³

Atrás en el tiempo fue quedando el antiguo ordenamiento colonial en ciudades y villas y se inició la búsqueda de conexión entre las

regiones. Las quejas pacientemente acuñadas por la historiografía contemporánea en obras como *El Fracaso de la Nación* de Alfonso Múnera⁹⁴ que argumentan que la incomunicación interna fue el gran obstáculo para la construcción de un efectivo proyecto nacional, se hallan previamente en las memorias de quienes recorrieron el territorio y lo padecieron, como el mencionado Eliseo Reclus quien, en una carta fechada de 5 de mayo de 1856, explica, entre otras dificultades, que se necesitaba más dinero para ir de Santa Marta a Bogotá, que de Francia a Santa Marta. A este panorama se sumaron los cambios en la ubicación de los antiguos centros urbanos coloniales a saber Santafé, Quito, Caracas, Cartagena y Popayán sin que se solucionara en mayor medida el estado de las bien llamadas por el geógrafo Luis Carlos Jiménez “traumáticas carreteras colombianas del siglo XIX”, que se enlazaban con los caminos reales; en ese panorama asomaba la navegación por el río Magdalena y surgía Barranquilla como eje de desarrollo para la economía exportadora cafetera.⁹⁵ La construcción de un ferrocarril, con altos costos, apareció como un paliativo en el horizonte. El ferrocarril de Santa Marta, como el de Barranquilla proyectado a construir para 1866, enfrentó serias dificultades; la voluntad de adelantarlos hizo incluso que se creara una sociedad en Bogotá de ciudadanos samarios para la celebración de un contrato para la exploración del terreno entre Santa Marta pero, así como el de Cartagena, se sometió a un extenso debate hasta que el Congreso dictó una ley en 1864 para su construcción, lo cual fue imposible al parecer por la complejidad del terreno.⁹⁶



⁸⁷ De esa modernidad queda también como impronta el hecho de que el presidente Mosquera no solo ordenara estos trabajos sino que él mismo realizara algunos viajes por las provincias del Caribe y su proyecto particular de convertir en 46 provincias ideal con el cual se inició la mencionada Comisión Corográfica. La idea era: “una república central en su gobierno y federal en su administración”, esto con autonomías locales y la sujeción al gobierno central. VER SANCHEZ, Efraín, *Gobierno y geografía Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada*, Ed banco de la república, El Ancora editores, Bogotá.

⁸⁸ CFR. BETHEL, Leslie, Editor, *América Independiente 1820-1870*, Historia de América Latina. Editorial Crítica, Barcelona, 2000.

⁸⁹ Museo Nacional de Colombia. Spencer Browning&Rust. 1840 *Anteojo de larga vista que perteneció a Agustín Codazzi*, ensamblaje y soldadura (vidrio y metal) 56,5 cm x 4 cm x 2,8 cm número registro: 861- 085937.

⁹⁰ SAFFORD, Frank, *The ideal of the practical: Colombia's struggle to form a technical elite*, ed. Austin, London, University of Texas Press, 1976.

⁹¹ Safford, enumera a Francisco de Paula Santander, José Duque Gómez, Tomás Cipriano de Mosquera y Manuel Anczar, como conservadores que dieron lugar a ‘conexiones’ liberales. Esto camino a un verdadero grupo progresista liberal que promovió la formación científica.



⁹² El autor advierte que estos territorios fueron suprimidos por la Constitución conservadora de 1886 pero su representación cartográfica da cuenta de una “geografía marginal”, de una serie de “tierras de nadie”, imposibles de gobernar por parte de entidades político-administrativas mayores como provincias y departamentos. EN: Delgado Roza, Juan David, *Geografía histórica e Independencia: algunas rutas de análisis*, Impactos Territoriales- Lucía Duque Muñoz, ET AL, Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Humanas, Departamento de Geografía - Departamento de Historia, Bogotá, 2013.

⁹³ Archivo General de la Nación Colombia, Mapoteca 6 referencia M673. Plano aproximado del Cantón de Bocas del Toro según la demarcación hecha por la Cámara de Provincia de Veraguas en su reunión del año 1836.

⁹⁴ MÚNERA Alfonso. *El fracaso de la nación Región, clase y raza en el Caribe Colombiano (1717-1821)*. Ed. Planeta, Bogotá, 2008.

⁹⁵ Cfr. OLIVIER, Fabio, Bernard, *Ciudad y Territorio, el proceso de poblamiento en Colombia*, Academia de Historia de Bogotá, Instituto Francés de Estudios Andinos- Tercer Mundo Editores. También ver: JIMÉNEZ Luis Carlos en Impactos Territoriales, Lucía Duque Muñoz, et al., Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Humanas, Departamento de Geografía - Departamento de Historia, Bogotá, 2013.

⁹⁶ NICHOLS, Theodore E. *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Biblioteca del Banco Popular, 1973.



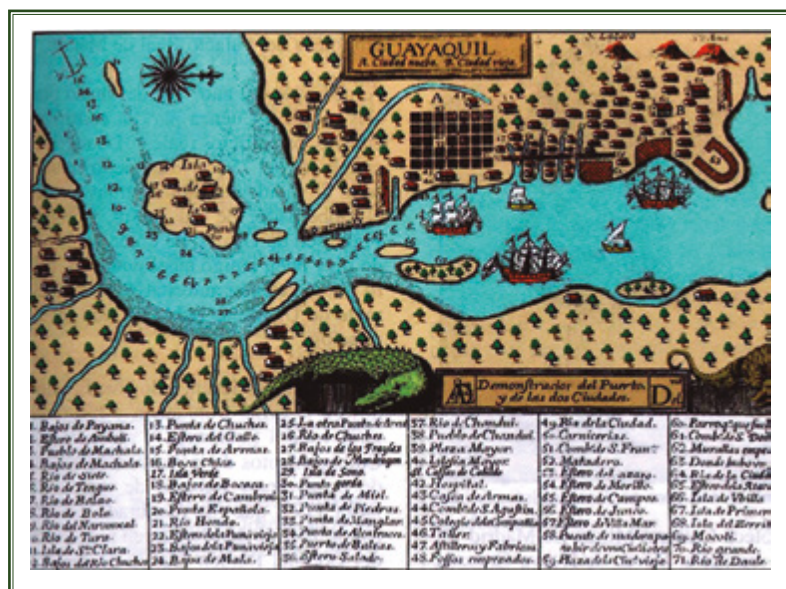
Mapa 015. Plano aproximado del Cantón de Bocas del Toro según la demarcación hecha por la Cámara de Provincia de Veraguas.⁹⁷



⁹⁷ Archivo General de la Nación Colombia, Mapoteca 6 referencia M673. Plano aproximado del Cantón de Bocas del Toro según la demarcación hecha por la Cámara de Provincia de Veraguas en su reunión del año 1836. Este mapa aclara también el proceso señalado por Adelaida Sourdis en el subtítulo "La costa de Mosquitos"



El Pacífico y el contexto internacional



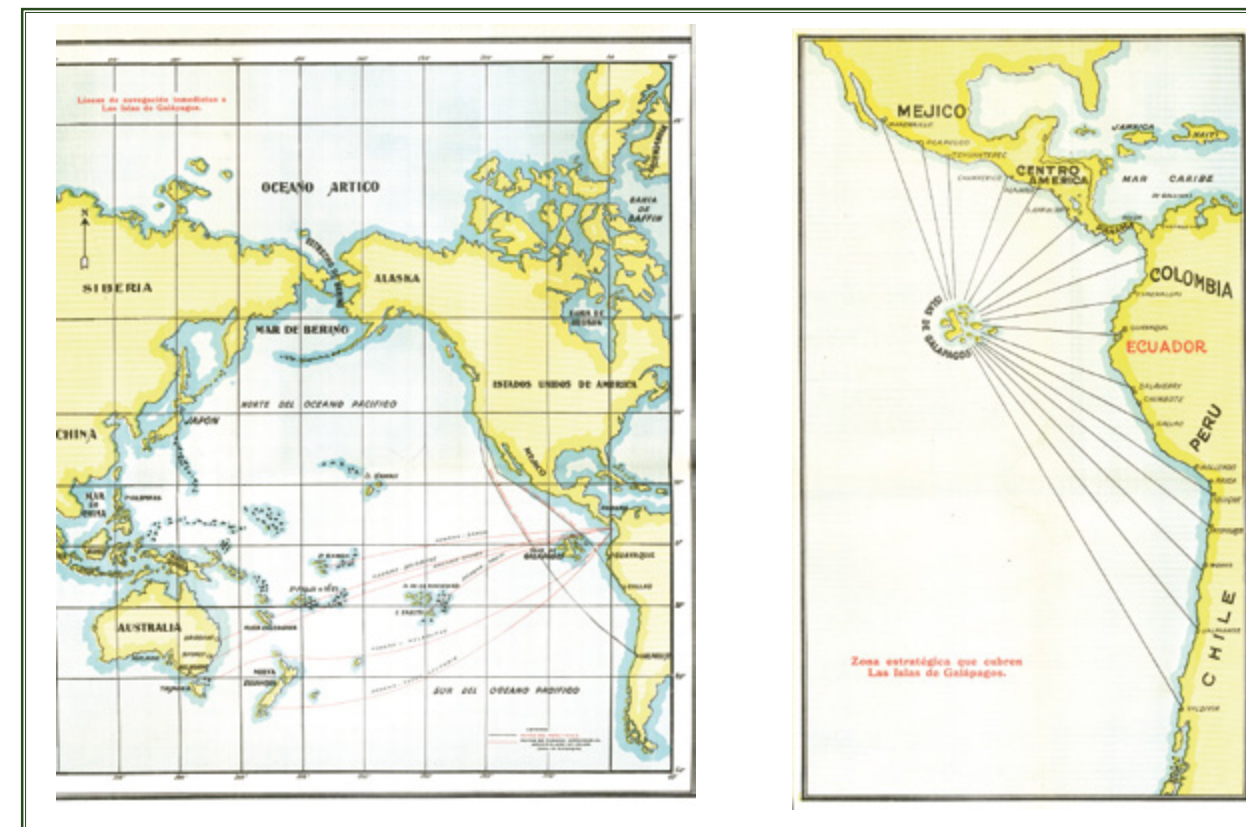
Dionisio de Alcedo y Herrera (1690-1776). Guayaquil 1741.⁹⁸

Las décadas centrales del Siglo XIX que el historiador Eric Hobsbawm identificó como el despliegue económico, la madurez de las naciones-estado y la plenitud tecnológica tanto en Europa como en Norteamérica que le harían usar la metáfora de “primavera” para este periodo, presenciaron el tejido de una red mundial de rutas e inusuales conexiones portuarias.⁹⁹ Este destello fue la antesala de nuevas guerras justo a causa de las tensiones en Ultramar. Para los albores del siglo XX Gran Bretaña, Rusia, Francia, Austria y Estados Unidos quedaron fortalecidas con una sólida economía y tecnología y una considerable fuerza militar en una pugna en que los pueblos ‘pequeños y atrasados’ quedaron expuestos o bien a sumarse a las grandes naciones o a debilitarse. Poco inocente argumento se esgrimiría junto a las nociones de nacionalismo y democracia como ‘fuerzas ideológicas’ de la era del Capital.

A mediados de siglo, la demanda europea y norteamericana de materias primas aumentó y se impulsó la navegación a vapor con lo cual se incorporaron las costas del Pacífico a los grandes circuitos.¹⁰⁰ Brillaron de nuevo nombres famosos en el legendario pasado colonial como Valparaíso o Guayaquil, donde ahora, los viajeros y comerciantes buscaban posibles mercados compitiendo en desventaja con Norteamérica. Igualmente, puntos antes ocultos como las Islas Galápagos adquirieron importancia a raíz de las exploraciones inglesas con la llegada del buque ‘Beagle’ en 1835 con Charles Darwin quien lideraba el equipo formado para el proyecto inglés de levantamiento y verificación de cartas náuticas en las costas suramericanas. Para ello, el mencionado Almirantazgo inglés, como centro científico especializado, entregó a Darwin un instructivo preciso y un instrumental de avanzada.

Pero los ingleses no eran los únicos poseedores de estas instrucciones. En una particular obra publicada en 1933, su autor Olmedo Alfaro, criticó el creciente interés americano en esta zona.¹⁰¹ Allí

se develaba la frecuencia con la cual se hicieron presentes en la zona, esta vez los exploradores norteamericanos que intentaron apoderarse de las islas.



Ilustraciones del libro *Galápagos estratégico y comercial*.¹⁰²

El valor estratégico del archipiélago, anota Olmedo, es enorme por su conexión hacia el paso de Panamá a Malasia y Australia y la utilidad de las islas Galápagos para controlar el canal de Panamá de suerte que: “...si los Estados Unidos lograran tomar posesión de ella, dominarían todo el istmo centroamericano, y las costas de Colombia, Ecuador y el Perú”.¹⁰³ Nada respalda mejor la opinión de este autor que un mapa del AGN de 1852 titulado *Mapa de la Isla de Puná y la zona de Guayaquil* el cual es un mapa manuscrito levantado para describir en detalle la zona comprendida entre la laguna de San Borondón y la boca de Juan Ventura con todas sus

islas. También en la anterior viñeta de un mapa colonial de Dionisio de Alcedo y Herrera titulado *Guayaquil 1741*, se ve que los mapas de Guayaquil casi nunca dejaron de cartografiar la isla de Puná como eje de la navegación y como paso al continente. Este mapa de 1852 muestra la anotación de las profundidades especialmente detalladas en la serie de números o batimetría para hacer precisa la navegación a los alrededores de la legendaria Isla, muy referida y apetecida tanto por los piratas y contrabandistas durante todo el periodo colonial americano, como por los navegantes y viajeros del siglo XIX.

⁹⁸ *Compendio Histórico de la Provincia, Partidos, Ciudad, Astilleros y Río y Puerto*. Fondo Fotográfico Histórico del Archivo Histórico del Guayas - Guayaquil 2004 - Dionisio de Alcedo y Herrera (1690-1776).

⁹⁹ HOBBSBAWN, Eric, *La Era del Capital 1848-1875*, Editorial Guadarrama/Punto Omega, Barcelona, 1981.

¹⁰⁰ CFR. *Economía y Sociedad*, BETHEL, Leslie, OP. Cit.

¹⁰¹ ALFARO, Olmedo, *Galápagos estratégico y comercial*, Lito Offset e Imprenta LaReforma, Editorial Jouvin, Guayaquil- Ecuador, 1936.

¹⁰² *Ibidem*.

¹⁰³ *Ibidem*.



Mapa 016. Mapa de la isla de Puná y la zona de Guayaquil.¹⁰⁴

¹⁰⁴ Isla de Puná y la zona de Guayaquil. Título completo: Mapa de la isla de Puna y la zona de Guayaquil. Mapa manuscrito de la zona comprendida entre la laguna de San Borondón y la boca de Juan Ventura, con las islas de la Puná y Mondragón, en el que están anotadas las profundidades litorales. Entelado. 104 x 50 cms. Meridiano de Bogotá. Escala: 1:145.000 ca. 1852. AGN - M6 - 131.

Con referencia a la obra de Olmedo Alfaro, sin pasar por alto el pasado histórico compartido de las costas ecuatorianas y colombianas, en algunos pasajes, da cuenta de la importancia de nuestro Pacífico neogranadino. Para esta etapa, tal como ocurre con el modelo de mapa del Almirantazgo que elegimos al inicio, es imposible que dicha

institución no hubiera conocido los abundantes testimonios de viajeros. De estos, llama la atención Enrico Festa, quien tuvo que pasar al Ecuador durante su primer viaje a Colombia para esquivar las confrontaciones civiles. En 1896 el viajero emitió opiniones geopolíticas de gran valor como las siguientes:

“Guayaquil es el centro comercial de casi toda la República. El Ecuador porta de Europa y América del Norte la mayoría de los productos: armas, cereales, alimentos enlatados, bebidas, y en general todos los que sirven para la comodidad y el lujo.”¹⁰⁵

En lo anterior coincide con un viajero que le antecedió en el aprecio de estas dimensiones. Se trata de Adrián Terry, autor del Diario de viaje *Travels in the Equatorial Regions of South America* publicado en 1832 como conjunto de cartas a sus amigos norteamericanos. Estas cartas contienen información sobre el Pacífico neogranadino y descripciones de las condiciones para la navegación con un telón de fondo geográfico que le sirve para relatar una ‘sofocada declaración’ de independencia del departamento de Panamá en mayo de 1831.¹⁰⁶

Cuando Festa visitó la América meridional, ya lo habían hecho, por razones diversas, casi medio millón de sus compatriotas como parte del sueño italiano de recuperar la tradición viajera en el mismo impulso nacionalista con el cual se fundó la Real Sociedad Geográfica Italiana en 1867, una de las últimas de esta naturaleza en Europa. Hacia la mitad del siglo XIX se alcanzaba el punto más alto de la expansión occidental y de la cifra de población europea dispersa. Siguiendo a Heraclio Bonilla, se

calcula que entre 1870 y 1914 cerca de cuarenta millones de europeos se desplazaron a nuevos territorios, destacándose el desplazamiento desde Inglaterra y Francia y, en menor medida Bélgica, Alemania, Holanda, Italia, Portugal y España, entre otros. En sus palabras; “Como resultado, en 1914 Europa dominó la mitad del mundo.”¹⁰⁷

Otras evaluaciones de esta naturaleza son las de un viajero que llegó por la ruta Londres, Río de Janeiro, Montevideo, Cabo de Hornos, Perú, Guayaquil, Pasto y Popayán en 1837. Se trata de Augusto Gosselman, quien buscaba una oportunidad comercial para posicionar en América el hierro sueco. El viajero había sido colaborador de la Royal Geographical Society en la elaboración de un mapa de Sudamérica, experiencia que le animara a publicar las *Cartas de un marino errante* en 1839.¹⁰⁸ Diversas notas de sus informes nos dejan ver una imagen de las costas y puertos colombianos, como el informe número 7 sobre el Mercado de Fletes del Pacífico en el que describe el comercio entre Europa y la costa occidental de Sudamérica:

“Así es que ahora se embarcan cueros de California, Guatemala y Chile; cacao de Guayaquil, cobre en lingotes de Chile, azúcar del Perú, algodón de Bolivia, palo Campeche de México y de Centroamérica, y salitre del Perú.”

¹⁰⁵ Festa, Enrico, Diario de viaje de un naturalista, Editorial Amazónica.

¹⁰⁶ TERRY, Adrián, *Travels in the Equatorial Regions of South America in 1832*, de Adrián Terry en su traducción de José Juncosa *El viaje de Adrián Terry al Ecuador*, Ed. Abya Ayala, Guayaquil, 2001.

¹⁰⁷ En este proceso se prioriza la inversión de capitales metropolitanos en las áreas más rentables de la periferia colonial, así como el control de sus mercados para absorber la sobreproducción de sus industrias nativas. Cfr. BONILLA, Heraclio, *La cuestión colonial*, Universidad Nacional de Colombia, Varios autores, Primera edición, Bogotá, 2011.

¹⁰⁸ GOSSELMAN, Carlos Augusto, *informes sobre los estados sudamericanos en los años de 1837-1838*, Colección Tierra Incógnita, Ediciones Abya Ayala, Ecuador, 1995.



Mapa 017. Plano del Río Mataje y Boca del Río Patía y Poblado de Salaonda e Isla del Gallo hasta el Cabo de Manglares.¹⁰⁹



¹⁰⁹ Plano del Río Mataje y Boca del Río Patía y Poblado de Salaonda e Isla del Gallo hasta el Cabo de Manglares Archivo General de la Nación Colombia, Sección de Mapas y Planos, Mapoteca Ref. M4 290A.

Todas estas consideraciones develan la situación de la Marina Mercante y algunas recomendaciones para mejorar el comercio con las entonces aún vigentes colonias españolas de Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Con sobrados años de anterioridad, Alejandro V. Humboldt había hecho algunas advertencias sobre la manera de atracar en Guayaquil. Para dicha descripción, como se sabe, hizo un confesado uso de las notas de Malaspina, quien advertía los riesgos de la Punta Santa Elena “muy peligrosa a remontar.”¹¹⁰



Guayaquil. Ciudad vieja y el Cerro Santa Ana - 1857.¹¹¹



A modo de conclusión



1



2



3



4

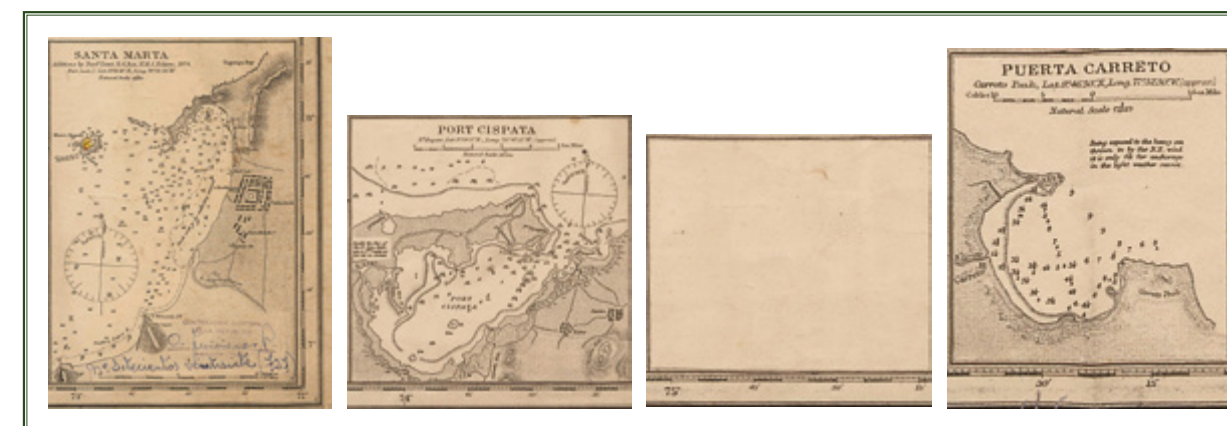
- 1 Carta Esférica de las Islas de Barlovento y Costa Firme desde el Rio Orinoco hasta el Cabo San Blas: formada de Orden del Señor Juan de Araoz por Manuel Guim. 2 Carta esférica de Mapa esférico del Mar de las Antillas y de las costas de Tierra Firme de Espinosa y Tello de 1810. 3 West Indies from the Cabo la Vela to Cayos Ratones. 4 Mapa físico del istmo de Panamá y la costa colombiana hasta el Cabo de la Vela, con las poblaciones, vías de comunicación y profundidades litorales, entre otros de Puerto Carreto, Cispata, Santa Marta de Henry Kellet el cual es mostrado en formato grande en el capítulo tres del presente Atlas.

¹¹⁰ HUMBOLDT, ALEJANDRO v. Viaje por mar de Guayaquil a Acapulco (17 de febrero — 22 de marzo de 1803) -Como advierte en su comentario al Diario de Humboldt, Margot Faak, desde 1786 el virrey Gil y Lemos había ordenado cartografiar las costas de Chile y estas notas fueron usadas por Humboldt para navegar de Lima a Guayaquil.

¹¹¹ CHARTON, Ernest (1816-1877); “Ciudad vieja y el Cerro Santa Ana” 1857, colección privada. Fondo Fotográfico Histórico del Archivo Histórico del Guayas.

Retomando a la idea de acumulación y tradición, lo que hace, de las que estamos refiriendo, verdaderas cartas náuticas, son los elementos señalados al inicio de este texto: primero, la manifestación de una finalidad en la navegación y, en el caso del siguiente mapa de Henry Kellet, el hacer parte del derrotero de una expedición. Segundo, un delineado del panorama extenso del litoral con los encuadres de los portulanos, en el caso del mapa de Kellet, para desplazarse desde Santa Marta hasta Puerto Carreto. Tercero, la información de cada recuadro que recuerda la tradición a la que

hay que recurrir para adquirirla, como el primer recuadro correspondiente a Santa Marta el cual muestra el plano de la ciudad, las edificaciones tanto en ruinas como en pie, la Bahía de Taganga, la desembocadura del Río Manzanares y, en detalle, la batimetría de toda la Bahía acompañada de un letrero sobre los números de los bajos que dice: “Shoal said to be extending seaward” y la aclaración de las adiciones hechas al mapa en 1874. En el segundo encuadre de derecha a izquierda muestra la batimetría del Puerto de Cispata y las desembocaduras de los ríos.



Encuadres del Mapa físico del istmo de Panamá y la costa colombiana hasta el Cabo de la Vela, con las poblaciones, vías de comunicación y profundidades litorales de Henry Kellet. Puerto Carreto, Cispata, Santa Marta.¹¹²

En la misma dirección, aparece misteriosamente un recuadro vacío que parece haber estado destinado al ingreso de nuevos datos sobre otro puerto. Como el resto de encuadres, el último de

ellos de Puerto Carreto, muestra la batimetría completa. Pero podemos decir también que es un mapa manuscrito porque a la izquierda exhibe el extenso texto:

“The approach to the Magdalena River is at all times dangerous and should not be attempted without a pilot. During the raining season of the Magdalena extends a considerable distance to the North and the N.E. and gives a greenish tinge to the sea: and when it meets the Caribbean current running to the west it frequently produces a violent race, alarming to a stranger. This race has been met with 60 miles from the mouth of the river.”

Tomado del Mapa físico del istmo de Panamá y la costa colombiana hasta el Cabo de la Vela.¹¹³

¹¹² Mapa físico del istmo de Panamá y la costa colombiana hasta el Cabo de la Vela, con las poblaciones, vías de comunicación y profundidades litorales de Henry Kellet. Contiene: las poblaciones, vías de comunicación y profundidades litorales, entre otros de Puerto Carreto, Cispata, Santa Marta America Central, Panamá. Cape la Vela to Chagres with the southern coast shewing the Gulf of Panamá. Compiled chiefly from Spanish government charts. The gulf of Panamá by captain Henry Kellet, R.N., C.B., & comander James Wood, R.N. 1849. The topography of the Isthmus from surveys of the United States Expedition under commander T.O. Selfridge, U.S. S. 1870-71. With additions / corrections to 1891. London. Published at the Admiralty, 13 october to 1892. 1892. Archivo General de la Nación Colombia, Sección de Mapas y Planos, Mapoteca Ref. M4 - 727 - Ver el mapa en formato grande en el Capítulo Tres.

¹¹³ Mapa físico del istmo de Panamá y la costa colombiana hasta el Cabo de la Vela, con las poblaciones, vías de comunicación y profundidades litorales de Henry Kellet. Op. Cit.



Mapa 018. Mapa de Centroamérica.¹¹⁴



¹¹⁴ Mapa de Centroamérica. Título América Central. Mapa físico y político desde el golfo del Darién hasta Yucatán. Archivo General de la Nación- Mapoteca 5 REF 323.

Lo anterior con relación al evidente interés en el Caribe. Ahora, se puede asegurar, sin temor a exagerar, que los rincones del Pacífico tampoco escaparon a la vista del teórico, militar y estratega Alfred Tayer Mahan, quien en *The Influence of Sea Power Upon History* publicado en 1890 difundió la doctrina expansionista norteamericana. En su apartado sobre el golfo de México y el mar Caribe, el autor resaltó la necesidad de ver este espacio “en conjunto” como un “mar interior y un archipiélago”, y recomendó centrarse en el istmo de Panamá, para completar el campo de influencia del poder marítimo.¹¹⁵ Es preciso deducir que, desde el punto de vista geopolítico, estos mapas y cartas respaldaron los proyectos para el desarrollo de líneas de comercio portuario, defensa, exploración, explotación de recursos, control marítimo, entre otros, que permitían tomar las decisiones a los gobiernos. Esto cuenta también para los mapas ordenados por el Servicio Militar Hidrográfico de los Estados Unidos para cuyo gobierno laboraron respetables geógrafos ingleses como Richard Owen quienes levantaron mapas de costas americanas. Acerca de la geo-política esgrimida por Mahan, la relevancia de la información se conservó por más de una centuria, mientras los Estados Unidos de Norteamérica continuaron siendo un bastión militar.

El mapa anterior, catalogado en el AGN como M5-323, nos muestra una división política de los países de Centroamérica con una descripción detallada de ciudades, poblados, accidentes geográficos e hidrografía, así como las vías de comunicación y fronteras definidas desde México-Guatemala-Yucatán hasta la frontera entre Panamá y Colombia. Es un mapa que ilustra uno de los objetivos y anhelos de reencontrar el paso más corto y menos accidentado desde el mar Caribe hacia el Pacífico por parte de los norteamericanos como resultado de su proyecto de la colonización de su costa pacífica, o su ‘lejano Oeste’, provocado por la fiebre del oro que

se desató en el territorio de California. El mapa busca también resaltar la parte más angosta de esta porción de tierra, representada con todos sus accidentes geográficos. El interés en el proyecto anterior, se ratifica con los hechos acaecidos en el año 1850 cuando se reiniciaron los trabajos de la construcción de la vía del tren interoceánico por la Panamá Railroad Company. De nuevo, es imposible que esta información, para estos años, no se hubiera basado en mucha de la ya recolectada por las expediciones españolas. El interés en la exploración de las rutas tenía que ver también con el envío del oro para lo cual, los mapas debieron haber aportado información detallada para lograr el control de las vías de comunicación.

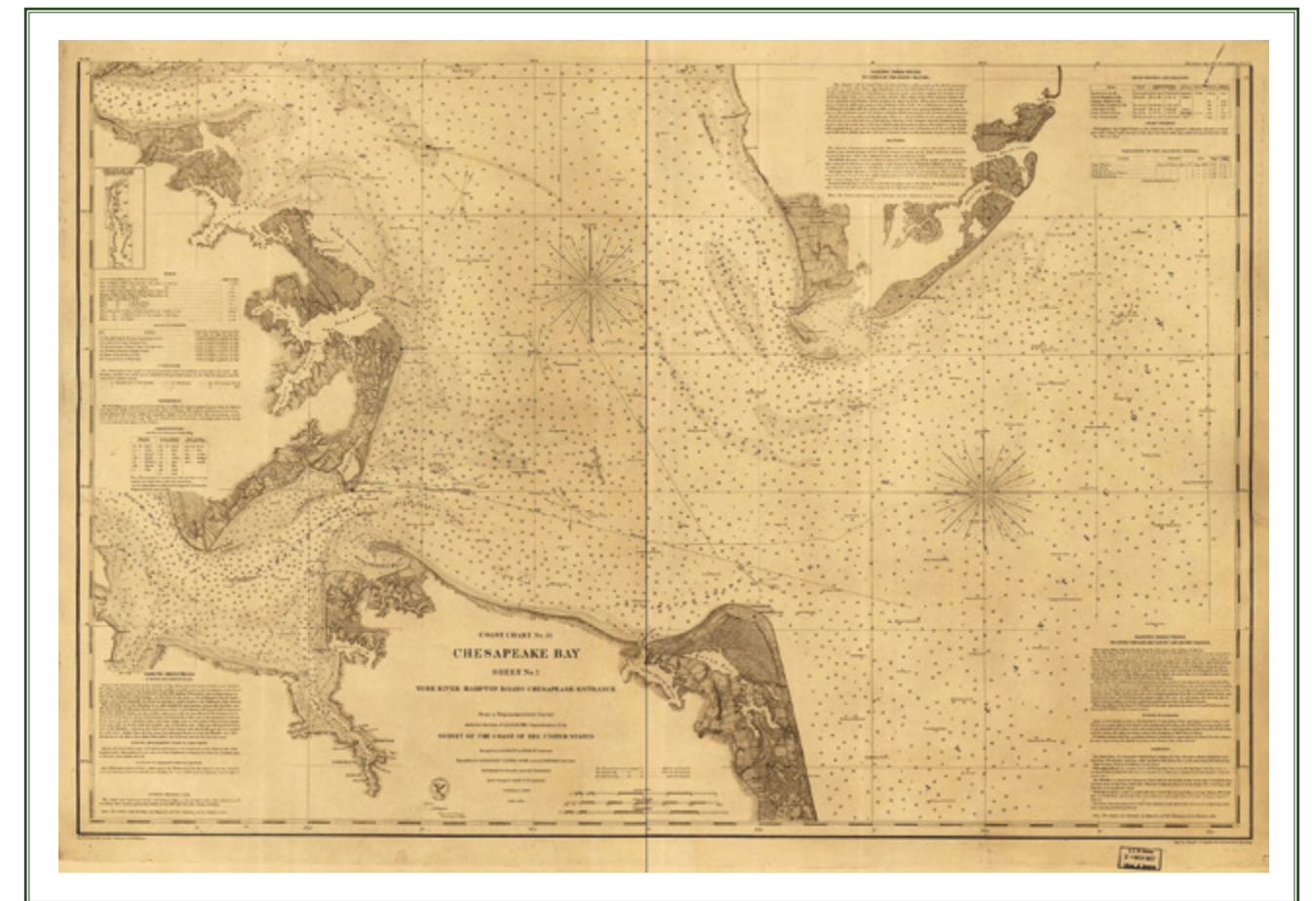
Por último, no hay que dejar pasar por alto la singularidad del mapa, por cuanto despliega en su esplendor, la unidad geográfica constituida por el archipiélago de San Andrés y Providencia, a instancias del golfo de Honduras, con el gran banco de los Mosquitos y las líneas de advertencia para los navegantes que remarcan otros bancos y arrecifes, como hemos señalado, de utilidad para la navegación. Estas marcas anuncian que al Este comienza el archipiélago con los ubicados y señalizados de Norte a Sur, bancos de Rosalinda, Serranilla, Serrana, Quitasueño, Roncador, Providencia, San Andrés, en su momento la llamada Courtown y Albuquerque. La claridad salta a la vista cuando, al Norte del banco Serrana, la cadena de islas completa la natural conexión con la gran Isla de Jamaica a través del gran banco de San Pedro.

Para terminar, como es sabido, Mahan acumuló un importante conocimiento de la ubicación de todos los puertos claves y de las rutas comerciales de norte y Suramérica. Sin duda, consideraba que el istmo era un: “eslabón decisivo en las comunicaciones de Oriente a Occidente, desde los días de los primeros descubridores y a través de los siglos subsiguientes.”¹¹⁶ Al retornar a la visión

‘comprensiva’ del Caribe que hace el estratega, vemos que paradójicamente su concepción de los istmos mexicano, nicaragüense o panameño, permite evocar la mirada comprensiva de Humboldt de la ruta por el Pacífico hacia Acapulco.¹¹⁷

A final de este agitado siglo, seguirán apareciendo piezas cartográficas que evocan la tradición de disputar y copiar a partir de los modelos antiguos del imperio español. Entre 1869 y 1879 se dieron a conocer en Estados Unidos variadas colecciones de mapas sobre América y algunas

de reconocimiento de litorales y se publicaron compilaciones sobre descubrimientos costeros norteamericanos e informes de Instituciones como el Servicio Hidrográfico y el Survey of the coast of the United States. Un modelo a mostrar de los mapas que contenían es el mapa “The Chesapeake Bay”, quizá uno de los mapas costeros más ricos en batimetrías de los portulanos de las costas de Norteamérica. Al respecto la autora Susan Schulten muestra que este modelo retomó el formato español y que estos mapas “imitaban las gráficas grabadas de la segunda parte del siglo XVIII.”¹¹⁸



Mapa The Chesapeake Bay.¹¹⁹

¹¹⁵ Cfr. *The Interest of América in Sea Power*, Traducción y edición de la Universidad Nacional de Colombia, UNIBIBLOS. Bogotá, 2000. (Traducido al español por Amparo Amézquita a partir de la séptima edición hecha por Sampson Low, Marston & Company, Londres, 1898).

¹¹⁶ MAHAN, Alfred Tayer, Op. Cit.

¹¹⁷ En desarrollo del impulso de Mahan se originó el proyecto Transistmico Mexicano; otros como la construcción del ferrocarril desde 1857 para impulsar áreas de actividad petrolera y comercial. Para 1858 se cubría la ruta marítima Nueva Orleans- Minatitlán por el buque Quaker City. No sólo en la Gran Colombia las guerras civiles se enredarían en el desarrollo de estos proyectos, en México, la Revolución de 1910 y la puesta en marcha del canal de Panamá, dejó fuera el tren transistmico. Al respecto CFR CALL, Wendy, *No Word for Welcome, the Mexican Villaje Faces the Global Economy*, Editado por la Universidad de Nebraska, Ciudad Lincoln, Nebraska, Junio 2011.

¹¹⁸ SCHULTEN, Susan, *Mapping the Nation; History and Cartography in nineteenth century America* Chicago: University of Chicago Press, 2012.

¹¹⁹ Chesapeake Bay, Sheet no. 1, York River, Hampton Roads, Chesapeake entrance Biblioteca del Congreso. <http://www.loc.gov/resource/g3842c.cw0047500/> última consulta 3-06-2015.

No solo la cartografía estuvo detrás del devenir histórico decimonónico americano durante el cual se hicieron visibles las costas de la ahora República de Colombia, denominada así a partir de la Constitución Política de 1886. También para la realidad histórico-marítima del Caribe, existe otro tipo de documentación que hizo parte de la información recabada o publicada por los mismos años de este “derrotero expansionista.” En medio de ello, sorprenden todos los elementos que destacábamos al comienzo de este modesto capítulo introductorio que es, como uno de estos mapas, confeso en la variedad de nuevas intuiciones y proposiciones. Es el efecto de la búsqueda de la cartografía que podemos llamar ahora, con un poco más de argumentos, cartografía náutica neogranadina del siglo XIX, gracias a las claves que hemos construido con ayuda de los mapas mismos.

Quisiera agregar unas líneas acerca de los ejes temáticos que abarca el presente Atlas. Si bien, no hemos seguido un orden cronológico, se aprecia que iniciamos desde una etapa en que se sostiene un estrecho vínculo con la cartografía imperial española-, la cual deja varios hilos de continuidad en lo que será la búsqueda de una cartografía nacional durante todo el siglo XIX, hasta llegar a una etapa cartográfica de factura predominantemente inglesa y francesa, relacionada con la construcción del canal de Panamá correspondiente al periodo de cierre del siglo XIX. En cuanto a los ejes, ninguno más importante que otro, permiten una mirada distinta sobre los espacios marinos y costeros representados, de ahí que el primer capítulo escrito por Adelaida Sourdis Nájera sea de corte político administrativo, vital para la comprensión del rumbo que tomó la organización del territorio una vez superada la Independencia y el lugar que en ello cobraron las provincias costeras y base para comprender los asuntos limítrofes continentales posteriores; naturalmente en estas páginas priman los mapas provinciales. El segundo capítulo escrito por Adolfo Meisel Roca muestra

con un grupo muy distinto de mapas, los planos de una ciudad puerto, las condiciones que hicieron que una de las ciudades más preponderantes del periodo colonial americano decayera durante la conformación de la nación. El tercer capítulo escrito por José Vicente Mogollón acerca de la interacción del mar y el río en el caso del Canal del Dique tiene un corte geo-histórico y puede considerarse un reconocimiento a la herencia que tenemos de la obra de Fernand Braudel, quien como hemos anotado en otros escenarios, enseñó que es la fuerza de la naturaleza la que se enlaza con las relaciones del hombre con el medio costero y marino, aún supeditada al devenir histórico-político.¹²⁰ El otro eje es el de la geopolítica: el geógrafo Camilo Domínguez describe el eje del Caribe occidental representado en un apasionante grupo de mapas que llegan hasta las cartas del Servicio Hidrográfico norteamericano lo cual permite al lector comprender la ubicación de los territorios neogranadinos de la Mosquitia y el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Este grupo de mapas se complementa con una muestra de la obra cartográfica de uno de los geógrafos capitales de nuestro siglo XIX, Francisco Vergara y Velasco referida por el autor David Ramírez Palacios. De nuevo el enfoque histórico e institucional se hace vital para comprender el lugar de los territorios guajiros en el capítulo seis de la autora Catalina García Chaves, y cerramos con un enfoque que actualmente podemos ubicar dentro de la Historia de la Cartografía, con la autora Martha Jeanet Sierra, quien evidencia la manera en que la producción cartográfica se acrecentó dados los proyectos de comunicación interoceánica en Panamá y Chocó en el siglo XIX, la presencia de ingenieros europeos y la supremacía estadounidense en la región del istmo en donde, tanto como en la época colonial, se destaca con una renovada importancia geo histórica tanto el río Río Atrato como la región del Chocó, en donde se tejieron los intereses que también vincularon la construcción y consesión del canal con la separación de Panamá.

Deseo expresar mis agradecimientos sinceros al Contralmirante Juan Manuel Soltau Ospina por su voto de confianza y con él, al personal de la Comisión Colombiana del Océano CCO. A cada autor por la paciencia al ajustarse a los ejes propuestos de esta obra y por compartir su riqueza académica con nosotros. A los historiadores Armando Martínez Garnica y Juan Carlos Chaparro por su corrección de estilo de los capítulos 1 y 3, respectivamente; por la corrección de estilo del capítulo 7 a Diego Alberto Riaño y la evaluación del capítulo tres al Capitán Alejandro Rueda Durán. En el diseño, a Carolina Chavez Caballero. En la organización de

los materiales a Juanita Fuentes Martínez y Brenda Prieto Vargas y de la documentación y traducciones a David Bonilla, pasante de la CCO como requisito para su grado de Historiador de la Universidad del Rosario. De manera muy especial, al Capitán de Navío Rafael Lagunes Matus, por su lectura comprensiva de esta compilación. En la facilitación y permiso de los mapas, un agradecimiento a Mauricio Tovar del Archivo General de la Nación, a Elizabeth Cristina Botero y Marta Jeanet Sierra de la Biblioteca Luis Ángel Arango; a Samuel Monsalve del Museo Nacional y a José María Moreno Marín y María Pilar del Campo del Museo Naval de Madrid.

Nara Fuentes Crispín
 Compiladora
 Bogotá, 1 de Septiembre de 2015.



¹²⁰ FUENTES, Nara, "La marea lleva consigo sus propias olas." *Un horizonte teórico para el estudio del espacio marino y costero en Colombia*. Investigación Concurso de apoyo a investigaciones 2009 Instituto Colombiano de Antropología e Historia de Colombia ICANH.



Resultado de la selección cartográfica- ejercicio de la presente compilación-, y para utilidad del lector y del investigador, se ha consolidado un cuadro general de catalogación cartográfica al final del Atlas. Dicho cuadro contiene la ampliación de la información de cada mapa.

Los mapas se numeran del 001 al 103 y aparecen resaltados con un marco grueso y en formato de media, una o doble página e identificados con un icono en forma de pergamino que contiene el número de mapa que remite al cuadro. Las viñetas están enmarcadas por una línea delgada y no hacen parte del cuadro de catalogación por lo cual no están numeradas.

Las bibliografías correspondientes a cada capítulo también se encuentran al final del Atlas, antes del cuadro de catalogación.

Capítulo Uno



**L CARIBE COLOMBIANO
EN EL SIGLO XIX
CONFORMACIÓN
GEOHISTÓRICA Y POLÍTICA**

Adelaida Sourdis Nájera



La Cartografía de la región del Caribe colombiano se inició en la época hispánica. La representación del extenso litoral tuvo su culminación antes de la independencia con los trabajos de la expedición geográfica de Francisco Fidalgo, cuyos mapas por su asombrosa precisión y minuciosidad, dada la tecnología de la época, fueron la base de la cartografía republicana sobre las costas Caribe y Pacífica.

La consolidación de lo que conocemos hoy como la Región Caribe colombiana fue configurándose a partir de un lento proceso de cohesión de subregiones que han constituido su estructura territorial y permanecido como entidades, no sólo político-administrativas sino portadoras de una identidad cultural que las aglutina.¹ Han perdurado las que, en razón de su localización espacial y organización económica fueron áreas centrales dentro del sistema español de apropiación del territorio y explotación de los recursos: Cartagena, Mompox, las sabanas de Tolú o de Corozal y la comarca del Sinú, en lo que fue la provincia de Cartagena en los territorios localizados en la margen izquierda del río Magdalena. En la ribera opuesta, hacia el nororiente: la provincia de Santa Marta, dominada por la Sierra Nevada y sus estribaciones, con las subregiones de Santa Marta y Valledupar al norte y Ocaña al sur, delimitadas por las serranías del Perijá y de Ocaña, respectivamente; y en el extremo nororiental del

país la península de la Guajira, que conformó posteriormente la pequeña provincia de Riohacha, la cual nunca dominó completamente su entorno y menos aún el territorio de la alta Guajira. En el extremo occidental del litoral la Gobernación de Panamá formaba parte del Virreinato de Santafé. Se integró a Colombia en 1821, y como departamento del Istmo y luego Estado Soberano de Panamá (1855) fue colombiana durante 82 años hasta 1903 cuando se separó definitivamente y se constituyó como un país independiente.

El Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina con las islas de Mangle Grande y Mangle Chico y los cayos de Roncador, Quitasueño, Serrana y Serranilla al igual que la costa de Mosquitos en Centroamérica fueron integrados por la Corona española al Virreinato de Santa Fe en 1803, segregados de la Capitanía General de Guatemala ante su imposibilidad de protegerlos y defenderlos contra las invasiones enemigas. La Junta de Fortificaciones y Defensas de Indias recomendó en septiembre de 1803 que la costa de Mosquitos desde el Cabo de Gracias a Dios hasta el Río Chagres, y las islas de San Andrés y sus anexas fueran incorporadas al Virreinato. Atendiendo el parecer de la Junta, el Rey por Real Orden determinó lo propio lo cual fue notificado al Ministro de Guerra, al Virrey Amar y Borbón y al Capitán General de Guatemala. Dicen los documentos:



¹ Consejo Regional de Planificación de la Costa Atlántica, Mapa Cultural del Caribe Colombiano: La unidad en la diversidad, Santa Marta. (1993)

Excelentísimo señor

El Rey ha resuelto que las Islas de San Andrés y la parte de la costa de Mosquitos desde el cabo de Gracias a Dios inclusive hacia el Río Chagres, queden segregados de la Capitanía General de Guatemala y dependientes del Virreinato de Santa Fe; y se ha servido Su Majestad conceder al Gobernador de las expresadas Islas Don Tomás O’Neill el sueldo de dos mil pesos fuertes anuales en lugar de los mil doscientos que actualmente disfruta. Lo aviso a Vuestra Excelencia de Real Orden a fin de que por el ministerio de su cargo se expidan las que corresponden al cumplimiento de esta soberana resolución. Dios guarde a Vuestra Excelencia muchos años. San Lorenzo, 20 de Noviembre de 1803.

(firmado) Joseph Antonio Caballero
Señor Don Miguel Cayetano Soler²

30 de Noviembre de 1803

Al Virrey de Santa Fe y Presidente de Guatemala

Se les traslada el oficio pasado a este Ministerio por el de Guerra noticiando haber resuelto el Rey que las Islas de San Andrés y la parte de la Costa de Mosquitos según se explica se segregue de la Capitanía General de Guatemala y quede dependiente del Virreinato de Santa Fe, y señalándole a su Gobernador Don Tomás O’Neill 2000 pesos fuertes de sueldo anual en lugar de los 1200 que actualmente goza.

Al Señor Blancos en 28 de Abril de 1805 para despachar el asunto de la Costa de Mosquitos.
Al Señor Varca en 12 de Junio de 1806 para despachar un expediente sobre el mismo asunto que antecede.

Al Señor Contador Viaña en 23 de Junio de 1807 pedido para contar.³



Organización territorial en el siglo XIX

Los cambios que ha tenido la región se han reflejado en su representación cartográfica. El análisis de las transformaciones geopolíticas del territorio muestra las variaciones. Es importante anotar que la extensión territorial del litoral, salvo por Panamá, ha permanecido casi igual a la que le correspondía en la época hispánica, no así la situación insular y la de la costa centroamericana.

La organización territorial de los países independizados de España en el siglo XIX se fundamentó en el principio de derecho del *uti possidetis iuris*, “como poseas continuarás poseyendo”, proveniente del derecho romano, que Simón Bolívar,

finalizadas las guerras de independencia, propuso para que los países emancipados conservaran el territorio que les correspondía en 1810, año primero de la independencia, y que las nuevas repúblicas aplicaron con el objeto de asegurar que las fronteras mantuvieran los límites de los viejos territorios coloniales de los cuales emergieron, con el compromiso de celebrar tratados que ratificaran las fronteras que en muchos lugares eran inciertas.

Colombia nació en 1819 con la unión de la Capitanía General de Venezuela y los territorios liberados del Virreinato de Nueva Granada, consagrada en la *Ley Fundamental de Colombia*



² Archivo General de Indias, Audiencia de Guatemala, 844.

³ *Ibid.*

expedida el 17 de noviembre por el congreso reunido en Angostura (Hoy Ciudad Bolívar), capital provisional del nuevo Estado. Se conformó un solo país dirigido por un Presidente, Simón Bolívar, y un Vicepresidente, Francisco de Paula Santander, nombrados por el Congreso. El territorio se dividió en tres departamentos: *Venezuela*,

Cundinamarca — cuyo nombre de Nueva Granada se suprimió — y Quito, con capitales en Caracas, Bogotá — a la cual se le suprimió el nombre de Santafé — y Quito. Dispuso el Congreso la futura fundación de una ciudad capital del país, pero esto nunca ocurrió, y ordenó la formación de una constitución para la república.

LEY FUNDAMENTAL DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

Art. 1º Las repúblicas de Venezuela y la Nueva Granada quedan desde este día reunidas en una sola bajo el título glorioso de REPÚBLICA DE COLOMBIA.

Art. 2º Su territorio será el que comprendían la antigua Capitanía General de Venezuela y el Virreinato del Nuevo Reino de Granada, abrazando una extensión de 115.000 leguas cuadradas, cuyos términos precisos se fijarán en mejores circunstancias.

[...]

Art. 4º El Poder ejecutivo de la República será ejercido por un Presidente, y en su defecto, por un Vicepresidente, nombrados ambos interinamente por el actual Congreso.

Art. 5º La República de Colombia se dividirá en tres departamentos: Venezuela, Quito y Cundinamarca, que comprenderá las provincias de la *Nueva Granada*, cuyo nombre queda desde hoy suprimido. Las capitales de estos departamentos serán las ciudades de Caracas, Quito y Bogotá, quitada la adición de Santafé.⁴

Más tarde, en 1821 se unió al país el istmo de Panamá e ingresaron las recién liberadas provincias del Caribe (octubre 10), y en 1822 las regiones liberadas del sur (hoy Ecuador).

Fundamental el Congreso general de la república se reunió en Cúcuta el 6 de marzo de 1821 y expidió el 18 de julio de ese mismo año la *Ley Fundamental de La Unión de Los Pueblos de Colombia*. Ella ratificó la unión decretada en Angostura:

De acuerdo con lo ordenado por la Ley

Nos los representantes de los pueblos de la Nueva Granada y Venezuela, reunidos en Congreso general,

[...]

En el nombre y bajo los auspicios del Ser Supremo, hemos venido en decretar y decretamos la solemne ratificación de la Ley Fundamental de la República de Colombia, la que va hecha mención en los términos siguientes:

Art. 1º Los pueblos de la Nueva Granada y Venezuela quedan reunidos en un solo cuerpo de nación, bajo el pacto expreso de que su Gobierno será ahora y siempre popular representativo.

Art. 2º Esta nueva nación será conocida y denominada con el título de REPÚBLICA DE COLOMBIA.

[...]



⁴ La cursiva es de la autora

Esta ley dividió el poder público para su ejercicio en tres ramas: Legislativa, Ejecutiva y Judicial. Conservó la extensión del territorio establecida en la Ley Fundamental y determinó que se compondría de seis o más departamentos. Igualmente, ratificó lo decretado sobre la futura fundación de una ciudad capital para la república y el reconocimiento *in solidum* de la deuda de Colombia. El artículo 7º ordenó al Congreso

formar “la Constitución de la República conforme a la bases expresadas y a los principios liberales que ha consagrado la sabia práctica de otras naciones.” En desarrollo de estas dos leyes fundamentales el Congreso procedió a formar la constitución, con base en un proyecto elaborado por el Libertador en asocio con Francisco Antonio Zea, la cual fue sancionada el 6 de octubre de ese año por Bolívar.



Mapa 019. Carta de la República de Colombia.⁵



⁵ Atlas de José Manuel Restrepo, 1827. Ver: *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, Editorial Bedout, Medellín, 1969.

A partir de la Ley Fundamental de Colombia en el transcurso del siglo XIX se estructuró el nuevo Estado soberano e independiente creado por los padres de la república, en un complejo proceso de aprendizaje y formación de la nación

colombiana. El país sufrió transformaciones políticas y territoriales que se plasmaron en ocho constituciones. A continuación se esboza una breve presentación de las cartas en lo referente a la forma del Estado, el gobierno y la división territorial.



Constitución de 1821

Fue esencialmente centralista pero con un ejecutivo débil frente al legislativo. Garantizó la soberanía popular, los derechos individuales y la estructura del poder público dividido en tres ramas: Legislativa, Ejecutiva y Judicial (Art. 10), y definió sus funciones: “El poder de dar las leyes corresponde al Congreso; el de hacer que se ejecuten, al Presidente de la República, y el de aplicarlas en las causas civiles y criminales a los tribunales y juzgados” (Art. 11). Una cuarta rama la constituyó el régimen electoral, que consagró la elección indirecta de los altos magistrados. Se integró con las Asambleas Electorales o de Provincia y las Asambleas Parroquiales y Electorales.

por cantones en los cuales subsistían los Cabildos o Municipalidades (Art. 155) que venían del régimen español.

En desarrollo de esta constitución la Ley de 8 de octubre de 1821 sobre “Organización y régimen político de los departamentos, provincias y cantones” dividió el territorio de la República en siete departamentos: *Orinoco*, *Venezuela*, *Zulia*, *Boyacá*, *Cundinamarca*, *Cauca* y *Magdalena*. Este último quedó integrado por las provincias de Cartagena con sus islas adyacentes [el archipiélago de San Andrés y Providencia y otras islas] y la costa de Mosquitos, Santa Marta y Riohacha. La ley de 25 de junio de 1824 modificó la anterior y dividió el territorio en 12 departamentos: *Orinoco*, capital Cumaná; *Venezuela*, capital Caracas; *Apure*, capital Barinas; *Zulia*, capital Maracaibo; *Boyacá*, capital Tunja; *Cundinamarca*, capital Bogotá; *Magdalena*, capital Cartagena; *Cauca*, capital Popayán; *Istmo*, capital Panamá; *Ecuador*, capital Quito; *Azuay*, capital Cuenca; *Guayaquil*, capital Guayaquil. Según esta norma la región del Caribe del antiguo Virreinato de Santafé quedó integrada por los departamentos de *Magdalena* e *Istmo*.

Sobre la división territorial estatuyó: “El Congreso dividirá el territorio de la república en seis o más departamentos, para su más fácil administración” (Art. 150). El mando político de cada uno residiría en un Intendente sujeto al Presidente de la República, quien lo nombraba, de quien sería agente natural e inmediato (Arts. 151-152). Los departamentos se dividieron en provincias, dirigidas por un Gobernador, sujeto al Intendente (Art. 153). Las provincias estaban compuestas



Intento fallido de modificar la Constitución de 1821

En 1827 el Congreso convocó a un Congreso constituyente en la ciudad de Ocaña con el fin de modificar la constitución de 1821. Las aspiraciones descentralistas de las secciones y las diferencias entre Bolívarianos y Santanderistas polarizaron al país en dos corrientes encontradas encabezadas por el presidente y el vicepresidente. La convención se dividió, los bolívarianos partidarios

del centralismo hallándose en minoría (21 contra 60), para evitar que se volviera al federalismo, pensando en las consecuencias que ello había traído en la Primera República, abandonaron las sesiones y dejaron a la convención sin quórum pues se necesitaban las dos terceras partes de los votos para decidir. Ante la inminencia de una guerra civil Bolívar aceptó asumir el poder y

expidió el decreto de 27 de agosto de 1829, por medio del cual convocaba a la representación nacional para el 2 de enero de 1830 con el fin de modificar la constitución. La supresión de la vicepresidencia causó hondo malestar a Santander y a sus partidarios y desembocó en la conspiración septembrina, en la que faltó poco para que Bolívar

fuera asesinado. Las sanciones fueron ejemplares, varios conspiradores fueron condenados a muerte y Santander fue enviado al exilio.

El decreto de Bolívar de 23 de diciembre de 1828 modificó nuevamente la división territorial y suprimió los departamentos.

Art. 1º Por ahora el territorio de la República se divide en tantas prefecturas cuantas intendencias hay actualmente, y tendrán los mismos nombres.

Parágrafo 1º. El Gobierno se reserva la facultad de unir dos o más departamentos, bajo la autoridad de un solo prefecto, y la de agregar provincias de una prefectura a otra.

[...]

El 20 de enero de 1830, presidido por Antonio José de Sucre, el Libertador instaló en Bogotá el congreso, que entonces se denominó "Admirable" por la calidad de sus integrantes y la tarea ardua que intentó acometer: evitar la disolución de Colombia. Páez había decretado la separación de Venezuela en 1829 y Flórez en Ecuador manifestaba también

ambiciones secesionistas. Bolívar renunció a la presidencia y a los poderes dictatoriales que le habían sido conferidos e instó a los constituyentes a expedir la constitución. La carta constitucional de 1830 nació muerta pues Colombia se desintegraba. Treinta días después de clausurado el congreso, Ecuador formalizaba su separación.⁷



Nueva Granada otra vez

Constitución de 1832

Sola Cundinamarca, se emprendió la reorganización del país bajo su antiguo nombre de Nueva Granada. El 1º de marzo de 1832 se sancionó la nueva

constitución. Estableció un Legislativo fuerte y un Ejecutivo débil pues limitó sus facultades. Sobre el territorio la Carta constitucional dispuso:

Art. 2. Los límites de este Estado son mismos que en 1810 dividían el territorio de la nueva Granada de las Capitanías Generales de Venezuela, Guatemala y las posesiones portuguesas del Brasil; por la parte meridional sus límites serán definitivamente señalados al sur de la Provincia de Pasto.

Art. 150 El territorio de la república se divide en provincias, las provincias en cantones, y los cantones en distritos parroquiales.

Esta configuración territorial varió la representación cartográfica acorde con la

separación de Venezuela y de Ecuador y el nombre que asumió el país.



⁷ POMBO, Manuel Antonio y GUERRA, José Joaquín, Constituciones de Colombia recopiladas y precedidas de una breve reseña histórica. Biblioteca popular de cultura colombiana, Ministerio de Educación Nacional. Bogotá, 1951.



Mapa 020. La costa de Mosquitos y el Archipiélago de San Andrés y Providencia formaban parte del departamento de Bolívar.⁸



⁸ Departamento del istmo y de la parte de la costa de los Mosquitos. Atlas de José Manuel Restrepo 1827. Ver: *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, Editorial Bedout, Medellín, 1969.



Mapa 021. Carta del departamento de Guayaquil.⁹



Mapa 022. Carta corográfica del Estado de Bolívar.⁹



⁹ Atlas de José Manuel Restrepo 1827. Ver: *Historia de la Revolución de la República de Colombia*, Editorial Bedout, Medellín, 1969.



⁹ Carta corográfica del Estado de Bolívar, construida con los datos de la Comisión Corográfica y de orden del Gobierno General, por Manuel Ponce de León y Manuel María Paz, Bogotá, 1864. Biblioteca Luis Ángel Arango - Sala de Libros Raros y Manuscritos brblaa119116.



Mapa 023. Carta corográfica del Estado de Bolívar.¹⁰

¹⁰ Carta corográfica del Estado de Bolívar, construida con los datos de la Comisión Corográfica y de orden del Gobierno General, por Federico A. A. Simmons. Editorial: Edinburgh (Londres): W & A. K. Johnston Sala de Libros Raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis ángel Arango. brblaa119113. 1895.



Constitución de 1843¹¹

La debilidad del Ejecutivo dificultaba el control del orden público lo que propició la guerra de 1840, también conocida como de Los Supremos pues en cada provincia, exacerbadas las pasiones políticas de las distintas facciones, actuó un caudillo local con ínfulas dictatoriales. Las provincias costeñas de Bolívar y Magdalena pretendieron la creación de un Estado independiente pero su ejército fue derrotado por las fuerzas del gobierno en la batalla de Tesuca en abril de 1841. Hasta allí llegó el intento secesionista¹². El resultado de la guerra fue la convocatoria a una asamblea constituyente que

decretó una nueva constitución, aprobada el 20 de abril de 1843. De carácter centralista, fortaleció el Ejecutivo como reacción a la guerra de 1840.

Sobre el Territorio estatuyó: “El territorio de la Nueva Granada se dividirá en provincias. Cada provincia se compondrá de uno o más cantones y cada cantón se dividirá en distritos parroquiales. La ley arreglará la división por provincias y la de éstas por cantones, y determinará la autoridad por quien y el modo en que deba arreglarse la de los cantones por distritos parroquiales” (Art. 8).



Hacia el Federalismo 1853 - 1862

Constitución de 1853¹³

Después de diez años de paz bajo la constitución centralista de 1843 la tendencia hacia la búsqueda de una mayor autonomía y poder de las provincias frente al poder central generó una nueva carta política de orientación centro federal. La Constitución de 1853

dio a las provincias el poder constitucional bastante para organizarse y administrarse, y estableció el voto universal directo para los varones. Suprimió los cantones y las Asambleas provinciales y creó las Legislaturas provinciales.

Art. 10. La República de la Nueva Granada establece para su régimen y administración general un Gobierno popular, representativo, alternativo y responsable. Reserva a las provincias, o secciones territoriales el *poder municipal en toda su amplitud*, quedando para el Gobierno general las facultades y funciones siguientes ...

[...]

Art. 47. El territorio de la República continuará dividido en provincias para los efectos de la administración general de los negocios nacionales; y las provincias se dividirán en distritos parroquiales....

¹¹ POMBO y GUERRA, op. cit. Tomo III

¹² Sobre la guerra de los Supremos ver: SOURDIS NÁJERA, Adelaida, “Ruptura del Estado colonial y tránsito hacia la república 1800-1850”, en: MEISEL ROCA, Adolfo (editor) Historia Económica y Social del Caribe Colombiano. Ediciones Uninorte – Ecoe Ediciones. Bogotá, 1994; GONZÁLEZ, Fernán, “La guerra de los Supremos (1839 - 1841)”, en Boletín de historia y Antigüedades, Vol. XCVII, No. 848, 2010.

¹³ POMBO y GUERRA, op. cit. Tomo III

Art. 48. Cada provincia tiene el *poder constitucional bastante* para disponer lo que juzgue conveniente a su organización, régimen y administración interior, invadir los objetos de competencia del Gobierno General....

El Acto Adicional de la Constitución de 1853 del 27 de febrero de 1855, creó el Estado federal soberano de Panamá y en su artículo 12 autorizó al legislador para crear otros nuevos. Dice la norma:

Art. 1º El territorio que comprende las provincias del Istmo de Panamá, a saber: Panamá, Azuero, Veraguas y Chiriquí, forma un Estado federal soberano, parte integrante de la Nueva Granada, con el nombre de Estado de Panamá.

[...]

Art. 12 Una ley podrá erigir en Estado que sea regido conforme al presente acto legislativo, cualquiera porción del territorio de la Nueva Granada. La ley que contenga la erección de un Estado, tendrá la misma fuerza que el presente acto constitucional, no pudiendo ser reformado sino por los mismos tramites de la Constitución.

En desarrollo de esta norma la Ley de 11 de junio de 1856 creó el Estado federal de Antioquia, la de 13 de mayo de 1857 creó el Estado federal de Santander y la de 15 de junio de 1857 creó los Estados federales de Bolívar, Boyacá, Cauca,

Cundinamarca y Magdalena y se establecieron sus competencias. Las provincias de Mariquita y Neiva, pertenecientes al Estado de Cundinamarca integraron el Estado federal del Tolima, creado en 1861 por decreto de Tomás Cipriano de Mosquera.



La Confederación Granadina

La existencia de ocho Estados federales, uno de ellos “soberano”, Panamá, era un híbrido en contradicción con la constitución centro federal de

1853. La Constitución de 1858¹⁴ regularizó esta situación. Su preámbulo lo expresó:

El Senado y la Cámara de Representantes de la Nueva Granada, reunidos en Congreso Considerando: Que en consecuencia de las variaciones hechas en la organización política de la Nueva Granada que han constituido en ella ocho Estados Federales, son necesarias disposiciones constitucionales que determinen con precisión y claridad las atribuciones del Gobierno General y establezcan los vínculos que deben ligar a los Estados ...Han venido en acordar y decretar la siguiente Constitución Política

Art. 1º. Los estados de Antioquia, Bolívar, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Magdalena, Panamá y Santander se confederan a perpetuidad; forman una nación soberana, libre e independiente, bajo la denominación de “Confederación Granadina”, y se someten a las decisiones del Gobierno General, en los términos que se establecen en esta constitución.



¹⁴ POMBO y GUERRA, op. cit. Tomo IV



Mapa 024. Carta de la República de la Nueva Granada de 1852.¹⁵



¹⁵ Carta de la República de Nueva Granada, "... conforme a la última división política, por Tomás Cipriano de Mosquera. "Esta carta ha sido trabajada sobre la de Colombia publicada por el Coronel Codazzi en el Atlas de Venezuela; pero corregida en cuanto a Nueva Granada en sus límites, dirección de cordilleras, curso de ríos, costa del pacífico y varias posiciones geográficas. En cuanto al territorio de Venezuela nada se ha variado como es el trabajo más completo que se conoce". "Enteramente de acuerdo con el Acta del Congreso en el año de 1852, por Theodore Dwight en la Clerks Office of District Court of the Southern District of New York". "Entered according to Act of Congress in the year 1852 by Theodoro Dwight, in the Clerks Office of the District Court of the Southern District. New York." Curaduría: Archivo General de la Nación Sección de Mapas y Planos MAPOTECA: SMP.6, Ref. 55.

Se establecieron prohibiciones y deberes de los Estados frente al Gobierno General y a cada uno de ellos entre sí, y las competencias de cada orden. La configuración territorial no varió salvo por

lo referente a Bogotá que por ser la capital de la república necesitaba un status especial propio no sujeto al estado de Cundinamarca. En sus “Disposiciones varias” la Carta estatuyó:

Art. 69. En el caso de que el Congreso juzgue conveniente designar un Distrito para asiento del Gobierno de la Confederación, se determinarán por una ley los límites de ese Distrito. En él estará la capital de la Confederación, y los habitantes de dicha capital y de todo el territorio comprendido en los límites del Distrito, serán gobernados exclusivamente según las leyes de la presente Constitución.



Insurrección de Mosquera - Gobierno Provisorio

Las relaciones entre el Presidente de la Confederación, Mariano Ospina Rodríguez, y el General Tomás Cipriano de Mosquera, presidente del Estado del Cauca, entraron en conflicto por lo cual éste dictó un decreto separando al Estado de la Confederación. Se levantó en armas contra el Gobierno y se proclamó “Supremo director de la guerra”. Con la bandera de la absoluta soberanía de los Estados se unieron a la guerra los estados de Bolívar y Santander y ratificaron los hechos de

Mosquera. Derrotado por las tropas del Gobierno en su intento de tomarse a Antioquia, el caucano firmó en Manizales un pacto en que se comprometía a derogar el decreto de separación del Cauca y a entregar las armas tomadas a la nación. Ospina no lo aceptó y por lo tanto la guerra siguió. Vencido su período el Presidente dejó el poder y como no se habían celebrado elecciones le sucedió en el mando el Procurador General de la Nación, Bartolomé Calvo.



Pacto De Cartagena

El 10 de septiembre de 1860 en Cartagena los representantes de los estados del Cauca y de Bolívar, presidido éste por el General Juan José Nieto, firmaron un pacto de unión “con el objeto de dar pronto y feliz término al movimiento político que se ha ejecutado, separándose de la Confederación Granadina, para proceder a la organización de otra asociación política que esté en verdadera y completa armonía con los intereses y derechos de los pueblos que constituyan la Confederación...”. Sobre la capital de la república en el artículo 12 del pacto establecieron: “El Gobierno general residirá en un distrito que se llamará “distrito federal” regido por disposiciones especiales, y que no hará parte de ningún estado”. Mosquera entró triunfante a Bogotá el 18 de julio de 1861 y se proclamó

“Presidente provisorio de la Nueva Granada y Supremo Director de la Guerra”. Por ausencia de Mosquera que continuó en la guerra asumió la presidencia de la república el General Juan José Nieto, del 25 de enero de 1861 al 18 de julio de ese año. Ese fue el fin de la Confederación Granadina.

Entre los variados cambios introducidos al Estado en lo referente al poder público y al territorio se destacan: El Decreto de 22 de marzo de 1861 que anexó provisionalmente al estado del Cauca algunos pueblos de Cundinamarca y el Decreto de 12 de abril de 1861 por el cual se creó el Estado federal del Tolima con las provincias de Mariquita y Neiva, que Mosquera había anexado al Estado soberano del Cauca, con capital provisional en Purificación¹⁶.



¹⁶ CODIFICACIÓN NACIONAL de todas las leyes de Colombia desde el año de 1921, hecha conforme a la ley 13 de 1912. Obra publicada bajo la dirección del honorable Consejero de Estado Doctor Ramón Correa por la comisión de la Sala de Negocios Generales del Consejo. Imprenta Nacional, Bogotá 1930. Tomo 19, pp. 293 - 294. (En adelante CODIFICACIÓN NACIONAL).



Mapa 025. Carta del departamento del Cauca.¹⁷



¹⁷ Biblioteca Luis Ángel Arango sala de documentos raros y manuscritos. Carpeta: Mapas Restrepo, José Manuel. Ref. brblaa1090320.



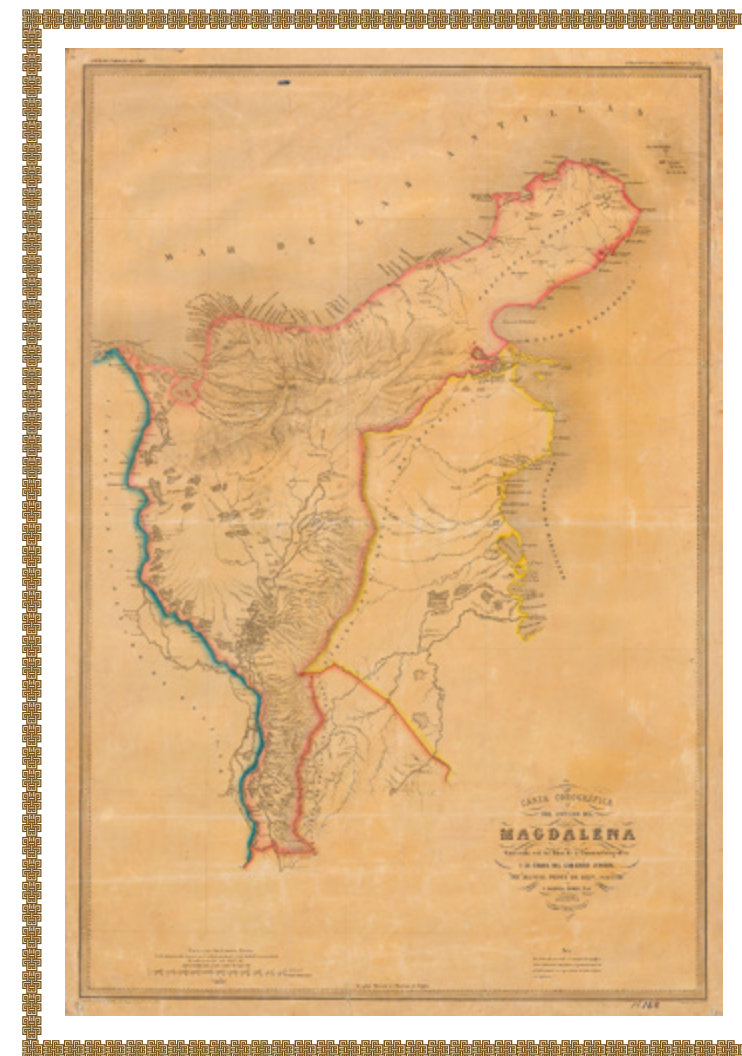
Segundo Pacto de Unión¹⁸

El 20 de septiembre de 1861 se firmó el pacto de unión por medio del cual “Los Estados soberanos e independientes de Bolívar, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Magdalena, Santander y Tolima se unen, ligan y confederan para siempre, y forman una nación libre, soberana e independiente, que se denominará *“Estados Unidos de Colombia”*. Los estados de Panamá y Antioquia fueron sometidos por completo hacia finales de 1862.

En el artículo 41 del pacto de unión los Estados Unidos reconocieron como estado soberano e independiente y como parte integrante de la Unión Colombiana al nuevo Estado del Tolima, formado, como se dijo, de los pueblos de las antiguas provincias de Mariquita y Neiva. El artículo 42 determinó que el Gobierno de la Unión residiría en un territorio que se denominaría “distrito federal”, el cual sería designado por el Congreso.



Mapa 026. Carta corográfica del Estado de Panamá.¹⁹



Mapa 027. Carta corográfica del Estado de Magdalena.²⁰



Mapa 028. Carta corográfica del Estado de Cauca.²¹

¹⁸ CODIFICACIÓN NACIONAL, tomo 19, pp. 416-427

¹⁹ Carta corográfica del Estado de Panamá. Construida con los datos de la Comisión Corográfica y de orden del Gobierno General por Manuel Ponce de León, Ingeniero y Manuel María Paz. Bogotá, 1864. Publicada bajo la administración Murillo. Grabada por Erhard Schieble. Imprenta Monrocq. París.

²⁰ Carta corográfica del Estado de Magdalena. Construida con los datos de la Comisión Corográfica y de orden del Gobierno General por Manuel Ponce de León, Ingeniero y Manuel María Paz.

²¹ Carta corográfica del Estado de Cauca. Construida con los datos de la Comisión Corográfica y de orden del Gobierno General por Manuel Ponce de León, Ingeniero y Manuel María Paz.



Los Estados Unidos de Colombia 1863 - 1886

Mediante la Constitución de 1863²² el Estado adoptó el sistema federal pleno, inspirado en la Constitución de los Estados Unidos de América y decretó la Soberanía plena de los Estados: “Los Estados Soberanos de Antioquia, Bolívar, Cauca,

Cundinamarca, Magdalena, Panamá, Santander y Tolima,... Se unen y confederan a perpetuidad... y forman una nación libre, soberana, e independiente bajo el nombre de “Estados Unidos de Colombia”. (Art. 1º)



La Regeneración, Centralismo nuevamente

Constitución de 1886²³

El enfrentamiento de Mosquera con el Congreso durante su cuarta presidencia, cuando cerró el legislativo mediante el decreto del 29 de abril de 1867 y declaró a la república en estado de guerra; el contragolpe dado por el General Santos Acosta, segundo designado a la presidencia, el 23 de mayo, que culminó con la prisión de Mosquera y su exilio al Perú; la posición radical del Estado contra la Iglesia católica, y la guerra civil de los conservadores contra el gobierno de Aquileo Parra en 1876, llevaron al país al borde de la disolución. Rafael Núñez, combativo político cartagenero, separado definitivamente de los liberales radicales y de sus hombres más representativos, respaldado cada vez en forma más amplia por el partido conservador, formuló en 1878 su propuesta política: “Regeneración administrativa fundamental o catástrofe”. Elegido a la primera magistratura para los períodos de 1880-1882 y 1884-1886, favoreció el intervencionismo de Estado mediante algunas medidas como el proteccionismo aduanero y la creación del Banco Central. No obstante, sus ideas sólo podían llevarse a efecto con una nueva

Constitución pues la de 1863 era prácticamente irreformable ya que exigía el voto unánime de los ocho Estados.

El levantamiento en armas de los radicales en 1885 ante su inminente derrumbe político facilitó el cambio jurídico-institucional. Derrotados por las fuerzas del gobierno permitieron al victorioso presidente declarar que la Constitución de Rionegro había “dejado de existir”. El Consejo Nacional de Delegatarios convocado por él para expedir una nueva carta fundamental —conformado por 18 representantes, dos por cada Estado— se reunió en Bogotá el 11 de noviembre de 1885. En él tuvo significativa influencia, por sus amplios conocimientos de derecho público y la coherencia de sus exposiciones, el filólogo y humanista conservador Miguel Antonio Caro. La Constitución Política de 1886 que regiría al país hasta 1991 volvió al Estado centralizado y a la soberanía unificada bajo la cual los Estados se convirtieron en departamentos sujetos al poder central y el país tomó el nombre de Colombia; situación que perdura.



²² POMBO y GUERRA, op. cit. tomo IV.

²³ POMBO y GUERRA, op. cit. tomo IV.

Art. 1º. La nación colombiana se reconstituye en forma unitaria.

Art. 2º. La soberanía reside esencial y exclusivamente en la nación y de ella emanan los poderes públicos...

....

Art. 4º. ... Las secciones que componían la Unión Colombiana denominadas Estados y territorios nacionales, continuarán siendo partes territoriales de la República de Colombia, conservando los mismos límites actuales y bajo la denominación de departamentos.²⁴

Los antiguos territorios nacionales quedaron incorporados en las secciones a que primitivamente pertenecieron. Finalizó el siglo XIX con la más desastrosa confrontación armada: la guerra de 1899 a 1902, llamada de

los mil días, en la cual los liberales se opusieron al excluyente régimen del partido nacionalista dirigido por Caro, pero fueron vencidos por las fuerzas del gobierno y se mantuvo la Constitución de 1886.



Las costas e islas colombianas en Centroamérica

Durante todo el siglo XIX bajo el régimen de las distintas constituciones la situación de las costas e islas colombianas en Centro América sufrió grandes cambios hasta el punto de que a comienzos del siglo XX Colombia cedió en el Caribe la Costa de Mosquitos, las islas de Mangle Grande y

Mangle Chico y fue despojada de Panamá y de 572 kilómetros de mar Caribe territorial alrededor del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Su posesión de la Guajira fue ratificada mediante el Laudo Arbitral de 1891 de la reina María Cristina de España.



La Costa de de Mosquitos, San Andrés y Providencia y los cayos

Constituida la Nueva Granada en 1832, desde ese momento emprendió políticas y esfuerzos para fijar los límites territoriales de acuerdo con el *uti possidetis iuris* de 1810 (que Brasil nunca aceptó de derecho sino de hecho). En el Caribe, Inglaterra no respetó la legítima posesión de los países centroamericanos y de Nueva Granada sobre los territorios heredados de España, y durante medio siglo usurpó sin consideraciones estas posesiones con el fin ulterior de apropiarse de los territorios

necesarios para construir a través de Nicaragua el anhelado canal que uniría a los dos océanos. En este sentido montó un tinglado con base en una ficticia nación de los indios Mosquitos, una tribu primitiva que habitaba a la orilla del mar y en las islas y cayos que bordean la actual costa de Nicaragua desde el cabo Gracias a Dios hacia el sur, que organizó y alentó hasta el punto de inventar un reino y coronar en solemne ceremonia a un rey, cuyos supuestos derechos territoriales



²⁴ Constitución Nacional de 1886.

protegía el imperio británico. Fueron numerosas las protestas oficiales de Nueva Granada contra tales violaciones de su soberanía sin que Inglaterra cesara sus usurpaciones²⁵. El asunto se resolvió por la aplicación de la Doctrina Monroe establecida por los Estados Unidos para evitar la intromisión de cualquier potencia europea en América. Mediante el Tratado Clayton- Bulwer, firmado en Washington en 1850 entre ese país y Gran Bretaña declararon ambos países que “ni el uno ni el otro obtendrá jamás por sí mismo ningún predominio sobre dicho canal (el de Nicaragua), y convienen que ni el uno ni el otro construirá ni mantendrá jamás fortificaciones que lo dominen, o que estén en sus inmediaciones, ni tampoco ocupará ni fortificará ni colonizará a Nicaragua, Costa Rica, o la Costa de Mosquitos, ni asumirá ni ejercerá ningún dominio sobre estos países, ni sobre ninguna otra parte de América Central...”²⁶. Esto resolvió el asunto de la Costa de Mosquitos con Inglaterra pero no contuvo (no era esa la idea) las ambiciones expansionistas de los Estados Unidos, que ya habían despojado a México de extensos territorios y querían el canal para su propio provecho. Colombia viviría cincuenta y tres años después la dolorosa amputación de Panamá propiciada por los Estados Unidos.

El resto del medio siglo lo empleó Nueva Granada y luego la Confederación Granadina en buscar un arreglo de límites con Costa Rica para fijar la incierta frontera con este país a la altura del departamento del Istmo. Las negociaciones fueron infructuosas porque ambas partes pretendieron concesiones territoriales que les resultaron inadmisibles. Desde un principio Nueva Granada estuvo dispuesta a ceder la Costa de Mosquitos a Costa Rica a cambio de obtener territorio en la frontera interior, delimitada por el río Doraces, Dorces o Dorado²⁷ (Hoy río Changuinola en la

provincia Bocas del Toro en Panamá) y el Golfo Dulce en el Pacífico cuyas demarcaciones por la Corona española no eran precisas²⁸. Costa Rica, además de esta porción marítima quería hacerse a la isla Escudo de Veraguas²⁹, frente a la costa panameña, para trazar una línea recta fronteriza tirada desde esta isla a Punta Burica en el Pacífico, de manera que incluyera a la bahía del Almirante situada en la provincia de Bocas del Toro en el Caribe, lugares que siempre fueron parte de Panamá. En 1856 se negoció un tratado siguiendo la política de la cancillería granadina delineada por Pedro Fernández Madrid, según la cual se cedía a Costa Rica la mitad del Golfo Dulce en el Pacífico, cuya posesión era dudosa, y la Costa de Mosquitos en el Atlántico, que por título válido le pertenecía, y se ratificaba la posesión granadina de Escudo de Veraguas y la totalidad de la provincia de Bocas del Toro con la espléndida bahía del Almirante. Ambos países conservarían derechos de navegación y comercio en los mencionados cuerpos marítimos. Costa Rica aceptó; no obstante, en razón de que no convino en incluir las aclaraciones propuestas por el congreso granadino —recomendadas por Fernández Madrid —sobre límites o términos interiores del río Doraces y sobre respeto a las propiedades conferidas a particulares por Nueva Granada en los territorios que adquiriría Costa Rica, el tratado no fue ratificado por el Senado colombiano³⁰. En 1858 el presidente Ospina Rodríguez en su mensaje al Congreso lamentó que todos los tratados de límites que había intentado concluir el país habían fracasado³¹.

En los años siguientes continuaron las negociaciones, que hicieron caso omiso de las políticas sentadas por Fernández Madrid. Se evidenció, además de la falta de conocimientos geográficos, la debilidad de los negociadores y del gobierno para asegurar

los derechos de los Estados Unidos de Colombia y el desconocimiento de las instrucciones dadas por el Congreso, que resultaron en la negociación de tratados (1865 y 1873) lesivos para el país y para Panamá en especial, por la cesión de territorios y costas. Estos tratados, a pesar de la recomendación favorable del presidente Murillo Toro, afortunadamente, no fueron ratificados por el Congreso después del decisivo ataque al tratado que hizo el senador panameño Victoriano D. Paredes³². Sobre este incidente afirma Cavelier: “Aunque el Senado de Colombia negó la aprobación de ese tratado, constituyó él, como el celebrado con Brasil en 1853, antecedente funesto que implicaba la debilidad de Colombia para sostener y reclamar sus derechos”³³. En 1872 el Senado instituyó una comisión para que fijara la política de límites del país y expidió la resolución de 15 de junio de 1872 que dispuso que se debía negociar sobre la base del *uti possidetis* de 1810, que el gobierno debía “hacer respetar escrupulosamente”³⁴, lo que implicaba una clara censura a la forma como el Ejecutivo venía manejando los asuntos sobre límites.

En 1873 se convino un nuevo tratado con Costa Rica, el Correoso-Montufar, en el cual el Gobierno nuevamente hizo caso omiso de lo recomendado por el Senado y cometió los mismos errores que en los tratados anteriores: se violó el *uti possidetis iuris* y se cedió a Costa Rica más de la mitad de la bahía del Almirante, el uso ilimitado de sus aguas y el lago de Chiriquí, posible vía para un canal interoceánico. Fundamentado en los informes del senador Luciano Jaramillo, de Antioquia, y Joaquín M. de Vengoechea del Magdalena, el Senado improbo nuevamente este convenio³⁶ y lo rechazó definitivamente en 1877³⁷; pero seguramente la actitud del Ejecutivo produjo hondo resentimiento entre los panameños que vieron el mal manejo dado a sus intereses territoriales por el gobierno de Bogotá.



Mapa San Andrés.³⁵

En 1876 Costa Rica propuso a Colombia someter la disputa a arbitramento por el Gobierno de Chile y mantener mientras tanto el *statu quo*, lo que Colombia aceptó. No obstante pasarían largos años de negociaciones, en las cuales intervinieron los Estados Unidos que se creyeron autorizados por el tratado de 1846 para intervenir en los asuntos exteriores de Colombia relativos a Panamá, y se designaron nuevos árbitros: el Rey de Bélgica y luego el Presidente de Francia. La disputa radicaba en que las partes no se ponían de acuerdo sobre el *uti possidetis*. Colombia sostenía el *uti possidetis* de 1810 mientras que Costa Rica lo reconocía de 1810 a 1821 pues consideraba que igual valor tenían las capitulaciones y actos celebrados por el Rey para la conquista y colonización de sus dominios, mientras Colombia consideraba tales capitulaciones

²⁵ CAVELIER, Germán, Política Internacional de Colombia 1820 - 1860. Bogotá, 1997. Universidad Externado de Colombia. Tomo I.

²⁶ *Ibid.*, pp. 349-350.

²⁷ El nombre era incierto.

²⁸ CAVELIER, op. cit. p. 381

²⁹ Esta isla formó parte del Ducado de Veraguas, un señorío territorial hereditario, creado el 19 de enero de 1537 por Carlos I de España, en la antigua Gobernación de Veraguas, en territorios hoy pertenecientes a la República de Panamá. El primer Duque de Veraguas fue el almirante Luis Colón hijo de Diego Colón y de doña María Álvarez de Toledo y nieto de Cristóbal Colón, el descubridor de América.

³⁰ Ver mapa sobre límites con Costa Rica, en CAVALIER, op. cit.

³¹ *Ibid.* pp. 322 y 387-388.

³² CAVELIER, op. cit. Tomo II, 1860-1903, pp. 53-56.

³³ *Ibid.* p 53

³⁴ *Ibid.* p 84

³⁵ Archivo General de la Nación Ref. M2-110. Este mapa se verá en formato grande en el capítulo Cuatro.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ *Ibid.* p.173.

como simples contratos administrativos entre particulares y la Corona. Reclamaba como suyo todo el territorio de la antigua Audiencia de Panamá —incluida la provincia de Veraguas— incorporada al Virreinato de Santafé en 1739. Su título, pues, derivaba de la real cédula de erección del virreinato.

El laudo de 1900 del Presidente de Francia finalmente reconoció el dominio que Colombia tenía sobre la bahía del Almirante, la provincia de Bocas del Toro y las islas cercanas o distantes comprendidas entre la Costa de Mosquitos y el Istmo de Panamá en el Atlántico, “especialmente Mangle Chico, Mangle Grande y Cayos de Abunquerque, y San Andrés, Santa Catalina, Providencia, Escudo de Veraguas, así como cualquiera otras islas, islotes y bancos que antes dependieran de la antigua Provincia de Cartagena, bajo la denominación de Cantón de San Andrés...”, pero perdió el Golfo Dulce en el Pacífico. Costa Rica sólo obtuvo una mínima parte de lo que aspiraba en el Atlántico pero fue compensada en el Pacífico³⁸. En razón de las imprecisiones del laudo por la falta de elementos geográficos tocaba a Colombia y a Costa Rica proceder a la demarcación de la frontera sobre el terreno. Se iniciaron las negociaciones para dar cumplimiento al fallo pero la separación de Panamá en 1903 terminó de hecho la cuestión de límites con Costa Rica. Quedó vivo el derecho de Colombia sobre las islas citadas en el laudo francés y el derecho sobre la costa de Mosquitos a la altura de Nicaragua.

Este país con el fin de tomarse la Costa de Mosquitos había reconocido cierta independencia

a los indígenas y firmado en 1860 un tratado con Inglaterra mediante el cual los británicos renunciaron al protectorado del inventado ‘reino’. Los intentos de Nicaragua fueron firmemente rechazados por Colombia en 1880, 1890 y 1896, pero de todas maneras los nicaragüenses ocuparon la costa en 1894 y la bautizaron como Departamento de Zelaya³⁹. Posteriormente desconocieron la Real Orden de 1803 que incorporó al Virreinato estos territorios, y en 1913 celebraron con los Estados Unidos una convención para la construcción de un canal interoceánico y le entregaban por 99 años las islas de Mangle Grande y Mangle Chico pertenecientes a Colombia. Raimundo Rivas redactó para la Comisión Asesora de la Cancillería colombiana un contundente análisis histórico sobre los derechos territoriales de Colombia emanados de la Corona española y del *uti possidetis* de 1810, ratificado por el tratado Gual-Molina de 1825 entre Colombia y el Estado Federal de Centro América en el cual se comprometieron a respetar los derechos territoriales que tenían en esa época⁴⁰, visto lo cual Nicaragua accedió a negociar. Colombia, como lo manifestó la Comisión Asesora de Relaciones Exteriores, aun cuando tenía claros títulos sobre la Costa de Mosquitos no pretendía privar a Nicaragua de todo el litoral, sino hacer respetar su derecho de dominio sobre el archipiélago de San Andrés y Providencia. Rivas aconsejó un arreglo directo “sobre la base de que Colombia renuncie a todo derecho sobre la Mosquitia y las islas Mangles, a cambio de que Nicaragua desista de toda pretensión sobre las demás islas, islotes y cayos del archipiélago”⁴¹. El 24 de marzo de 1928 se celebró el tratado que dice:

La República de Colombia reconoce la soberanía y pleno dominio de la República de Nicaragua sobre la Costa de Mosquitos comprendida entre el cabo Gracias a Dios y el Río San Juan, y sobre las islas Mangle Grande y Mangle Chico (Great Corn Island y Little Corn Island); y la República de Nicaragua reconoce la soberanía y pleno dominio de la República de Colombia sobre las islas de San Andrés, Providencia, Santa Catalina y todas las demás islas, islotes y cayos que hacen parte de dicho Archipiélago de San Andrés. No se consideran incluidos en este Tratado los cayos Roncador, Quitasueño y Serrana; el dominio de los cuales está en litigio entre Colombia y los Estados Unidos de América⁴².

³⁸ *Ibid.*, pp. 190-192.

³⁹ CAVELIER, op. cit. Tomo III, pp. 131-133.

⁴⁰ *Ibid.*, pp. 134-137.

⁴¹ *Ibid.*, p. 137

⁴² *Ibid.*, p. 1378

El convenio tuvo fuerte resistencia en Nicaragua. Su aprobación se efectuó en 1930 después de que el congreso de ese país le introdujo la declaración de que lo aprobaba “en la inteligencia de que el Archipiélago de San Andrés y Providencia que se menciona en la cláusula primera de Tratado no se extiende al occidente del meridiano 82º de

Greenwich de la carta publicada en octubre de 1855 por la Oficina Hidrográfica de Washington bajo la autoridad del Secretario de Marina de los Estados Unidos de Norte América”⁴³. Colombia aceptó la declaración y terminaron así los problemas territoriales con los países de Centroamérica.



Las Islas Cayos

El derecho sobre las islas cayos, que habían sido ocupados ilegalmente por ciudadanos norteamericanos para aprovecharse de los depósitos de guano en virtud de patentes otorgadas por los Estados Unidos que desconocían los derechos colombianos, fue también firmemente defendido por el Gobierno colombiano, mediante notas de protesta y precisos alegatos jurídicos ante el gobierno de

Washington. Complejas negociaciones, en cuyo transcurso ocurrió la primera guerra mundial, se llevaron a cabo durante años hasta que el 8 de septiembre de 1972 se celebró el tratado en que los Estados Unidos reconoció la plena soberanía de Colombia en la zona marítima al oeste de del meridiano 82 de Greenwich y renunció a toda pretensión sobre Quitasueño, Roncador y Serrana⁴⁴.



José Padilla y la independencia en el mar

La historiografía sobre la independencia parece olvidar, *salvo importantes investigaciones de Enrique Román Bazurto*,⁴⁵ que la guerra también ocurrió en el mar y que el dominio del Caribe determinó el espacio y la conformación geopolítica de Colombia. Los territorios continentales costeros que forman los actuales departamentos de Atlántico, Bolívar, Córdoba, Guajira, Magdalena, Sucre y Cesar —aunque

no tenga costas— y, desde luego, el insular de San Andrés y Providencia han estado y están determinados por el mar no sólo en su conformación geográfica sino en el poblamiento y desarrollo de su gentes y sus culturas. Para estudiar la independencia en el mar es indispensable conocer sobre el héroe naval máximo, el General José Padilla, a quien bien se puede llamar el Libertador del Mar⁴⁶.

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ *Ibid.*, p. 252.

⁴⁵ ROMÁN BAZURTO, Enrique, *El Caribe Mar de la Libertad 1810-1830*, Ministerio de Defensa Nacional, 1994; *Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano*. Armada Nacional, 1998, 2000, 2001 y 2005. Tres vols.; Cuaderno de Bitácora de la Historia Marítima Colombiana, 2005.

⁴⁶ José Padilla fue General, nunca obtuvo legalmente el título de Almirante, y nunca se llamó a sí mismo Prudencio. Los documentos históricos lo llaman siempre José. No se conoce qué historiador le dio ese nombre, y su partida de bautizo no ha sido encontrada.



La campaña del Caribe

Recuperada la capital de Santafé el 7 de agosto de 1819, la Costa norte de Cundinamarca, integrada por las extensas provincias de Cartagena, Santa Marta y Riohacha, cuyo centro de poder era la ciudad de Cartagena, en 1820 permanecía aún bajo el dominio español. Bolívar entonces organizó la ofensiva libertadora por mar y tierra. Encomendó la campaña a su coterráneo el General Mariano Montilla y en el mar al Almirante Luís Brión, armador curazaleño⁴⁸. Esto contrarió las aspiraciones del corsario de Cartagena, el francés Luís Aury quien también ofreció sus barcos pero no fue tenido en cuenta. Nació desde entonces una fuerte enemistad entre los dos marinos. La preferencia que siempre demostró Bolívar por Brion y las discrepancias entre éste y Aury evitaron que hubiera una política unificada sobre el control del mar, lo que entorpecería, como se verá, la toma final de Cartagena. Aury y sus corsarios, entonces, levaron anclas y enrumbaron hacia el golfo de México⁴⁹. El segundo en la escuadra fue el Capitán de Navío José Padilla, experimentado marino natural de Riohacha, donde había nacido el 17 de marzo de 1778 en el seno de una familia pobre constituida por su madre, una indígena wayuu y su padre un pardo de Sabanalarga (hoy departamento del Atlántico) fabricante de canoas. Desde los catorce años había servido en la marina real ocupando los puestos más humildes. En calidad de grumete en el barco San Juan Nepomuceno participó en la batalla de Trafalgar en 1805, en la cual Inglaterra destruyó la armada franco española, y fue tomado prisionero. Duró preso tres años en esa isla y mucho debió aprender pues los marinos prisioneros de guerra eran destinados a la construcción de naves, cuidado del

armamento y otros menesteres navales. Liberado en 1808 a consecuencia del Tratado de paz de Amiens, regresó a España. Escaló posiciones por sus aptitudes náuticas y pericia y fue elevado a oficial con el rango de contraalmirante. Destinado al Apostadero Naval de Cartagena de Indias sirvió allí hasta la revolución de independencia. En 1815 comandó uno de los barcos que lograron burlar el asedio de Morillo en la noche del cinco de diciembre y transportaron hacia las Antillas a los patriotas que evacuaron la Plaza. Se unió a Bolívar en Haití en la campaña libertadora de 1817 a 1824 y su experticia y conocimiento del mar le darían el triunfo a las armas colombianas pues Brion no tenía su formación naval y, además, en el momento decisivo no estaba pues había tenido que levantar el cerco a Cartagena y partido con sus naves. Padilla se convirtió entonces en el caballero y señor de los mares⁵⁰. Como se verá más adelante, su decisiva acción el 24 de junio de 1821, en la noche de San Juan, derrotó a la armada española situada en Cartagena lo que forzó al Estado español a rendir la Plaza Fuerte a las tropas colombianas y abandonar para siempre el territorio de nuestra actual Colombia, y dos años más tarde, como comandante de la escuadra colombiana derrotó a los españoles en la batalla de Maracaibo el 24 de julio de 1823 y le cerró a España y a la Santa Alianza las costas septentrionales de Suramérica pues los dejó sin un puerto en donde poder albergar una flota de invasión. Fue fusilado en Bogotá, el 22 de octubre de 1828, acusado injustamente de haber participado en la conspiración septembrina contra el Libertador Bolívar. Su memoria fue reivindicada por la Convención Granadina en 1832.



Mapa 029. Primera vista del combate del 24 de julio del año de 1823 en la laguna de Maracaibo.⁴⁷

⁴⁷ Museo Nacional de Colombia. Acuarela de de Jaime Brun. Litografía (Tinta litográfica / Papel) 44,4 cm x 66 cm Número registro: 1222 086299.



⁴⁸ Ver: SOURDIS NÁJERA, Adelaida, Ruptura del Estado Colonial y Tránsito hacia la República 1800 - 1850, En: Historia Económica y Social del Caribe Colombiano. Adolfo Meisel Roca, Director. Ediciones UNINORTE - ECOE Ediciones, Santafé de Bogotá, 1994.

⁴⁹ Sobre Aury ver: CACUA PRADA, Antonio, El corsario Luis Aury: Intimidades de la independencia. Bogotá D.C., 2001. Academia Colombiana de historia.

⁵⁰ Sobre Padilla ver: OTERO DÁCOSTA, Enrique, Vida del Almirante José Prudencio Padilla. Bogotá, 1973. Armada Nacional y Academia Colombiana de Historia. Segunda ed.; URUETA, José P., El gran Almirante Padilla: documentos para la vida de este prócer. Cartagena, 1889. Tipografía de Antonio Araujo L.; SOURDIS, Adelaida, *Diez de octubre de 1821: Liberación del Caribe Colombiano*. "El Heraldo", Dominical. Revistas 1446 y 1447, 11 y 18 de octubre de 2010; y en Boletín de Historia y Antigüedades, Vol. XCVI, No. 846, Julio, Agosto, Septiembre de 2009.

Luís Brion era natural de Curazao, nacido el 6 de junio de 1872 hijo de una familia rica. Había sido educado en Holanda donde trabajaba para una casa comercial. Invadido este país por los ingleses en 1797 se alistó como voluntario. Fue hecho prisionero y enviado a Inglaterra. Puesto en libertad después de la paz de Amiens, regresó a Curazao en 1802, se puso al frente de la milicia de la isla y repelió con éxito varios ataques. En 1805 se convirtió en armador⁵¹ y dedicó su fortuna y sus servicios a la causa de la libertad. Ofreció sus servicios a Bolívar en Haití cuando este organizaba la expedición para invadir a Venezuela. Fue nombrado comandante y luego Almirante de la escuadra compuesta de varios navíos entre ellos siete goletas de su propiedad.

Mariano Montilla en los años de 1813 y 1814 fue adicto al partido de José María García de Toledo en Cartagena y como tal enemigo de Bolívar, el amigo de los hermanos Gutiérrez de Piñeres. En 1816 en Haití, en Los Cayos se enfrentó a Bolívar pues no estuvo de acuerdo con que se le nombrara único jefe de la campaña para liberar a Venezuela. No participó en la expedición y partió para México. Más tarde el Libertador hizo a un lado resentimientos y lo llamó a que integrara el ejército libertador. Acudió al llamado de su coterráneo y viajó a Saint Thomas a conseguir armas. Designado comandante de la expedición para liberar las costas del Caribe, se hizo cargo de un ejército integrado por una división de irlandeses llegada a la isla de Margarita y por tropas del país. Se embarcó en el puerto de Juan Griego a bordo de la escuadra compuesta por 26

buques comandada por Brión, en la cual Padilla era el segundo después del Almirante, y se dirigió a Riohacha, ciudad que ocupó el 12 de marzo de 1820 tras la huída del gobernador español. Inmediatamente partió con 500 hombres para Valledupar a donde llegó el 28 de marzo para encontrarse con las tropas que debían venir de Ocaña. Regresó a Riohacha a fin de afrontar la insubordinación de las tropas irlandesas por falta de sus pagos, a las cuales remuneró y licenció en gran parte. Éstas, no obstante, incendiaron la ciudad por el botín.

La población quedó desamparada y sin techo por lo cual el general no tuvo más alternativa que acabar de quemar lo que quedaba y embarcarla en la escuadra, con apenas 160 hombres de los 1.200 iniciales con que había llegado. Su intención fue devolverse a Margarita con lo cual estuvo de acuerdo Brion. Sin embargo, convocado un consejo de oficiales, prevaleció la opinión de Padilla quien propuso seguir a sotavento⁵² y navegar doce horas hacia Sabanilla en la provincia de Cartagena, pues consideraba muy peligroso remontar hacia Margarita con vientos contrarios, pocos víveres y agua y muchas bocas que alimentar. Si cuando navegaron desde Margarita hacia el continente con vientos y corriente a favor duraron siete días, navegar de vuelta con condiciones en contra demoraría por lo menos quince, sin posibilidad de hacer aguada o conseguir provisiones. La ensenada de Sabanilla, en las inmediaciones de la villa de Barranquilla, era un puerto seguro escasamente vigilado por un puñado de españoles, a quienes proponía engañar enarbolando el pabellón real⁵³.



Sabanilla

Aprobado el plan zarparon rumbo a Sabanilla (hoy en el departamento del Atlántico). Abordaron la

flota varios civiles destacados que se les habían unido en Riohacha huyendo de Venezuela que



⁵¹ El *armador* era el dueño de buques que a su costa armaba, avituallaba y proveía con una tripulación, los cuales navegaba a su conveniencia o ponía al servicio de un Estado.

⁵² Sotavento: la parte opuesta a aquella de donde viene el viento con respecto a un lugar determinado. Opuesta a Barlovento.

⁵³ OTERO D'ACOSTA explica en op.cit. p. 12: "Éranse las flecheras unos barcos rápidos de muy poco calado y que por lo tanto podían penetrar fácilmente en las más bajas ensenadas fluviales y marítimas. Podíanse navegar a vela o a remo, y se veían algunas de dimensiones tales que tenían capacidad para transportar cien o más hombres. Los margariteños sobresalieron mucho en el manejo de estos barcos que gobernaban con gran destreza y celeridad".



estaba en poder de los españoles. Entre ellos iba Pedro Gual. El 11 de junio la flota fondeó en Sabanilla según lo acordado y los españoles fueron rápidamente sometidos. Allí Montilla tuvo noticias de Cartagena y de las hazañas realizadas por las fuerzas de Córdoba y Maza en la recuperación del Magdalena y las sabanas de Corozal, en donde guerrillas realistas acaudilladas por el español José Candamo y varios curas asolaban la región. El general siguió a Barranquilla y Soledad donde recibió apoyo de sus moradores quienes le ofrecieron ayuda material y se alistaron con él. Nombró a Pedro Gual gobernador civil de la provincia y al coronel Ramón Ayala, gobernador militar. Hasta que fue liberada Cartagena, Barranquilla fungió como capital de la provincia y centro de las operaciones de la Costa.

El capitán José Padilla desplegó entonces una intensa actividad construyendo embarcaciones y entrenando a labriegos y pescadores en el



Las Fuerzas Navales

En 1820 la escuadra española era un escuálido remede de la poderosa flota que había venido con Morillo. Rendida la ciudad el "pacificador" siguió al interior y se despreocupó del control del mar. Varios buques siguieron a las costas de Venezuela, otros sucumbieron, y Enrile, el comandante de la armada, en 1817 había zarpado para Cuba con seis de los mejores navíos para que fueran reparados pero éstos nunca regresaron. Él a su vez siguió a España. Las naves que quedaron en Cartagena estaban ancladas y los marinos desmoralizados llevando privaciones. Entretanto el Jefe de la flota, el Capitán de Navío Manuel Cordero, sufría las

consecuencias de los enfrentamientos entre el pacificador y el Virrey para quienes lo importante era la guerra en tierra. La toma de Margarita por Bolívar empeoró la situación porque hubo que enviar refuerzos para tratar de recuperar la isla; refuerzos que fueron batidos por la escuadra patriota en la batalla naval de Los Frailes, el 2 de mayo. Total, la armada de Costa Firme no era opositor potente para los corsarios colombianos, pero a la vez éstos tampoco eran suficientes para un bloqueo total de la Plaza por lo cual los españoles recibieron en varias oportunidades auxilios de víveres y otras provisiones de Cuba.



⁵⁴ OTERO D'ACOSTA explica en op.cit. p. 12: "Éranse las flecheras unos barcos rápidos de muy poco calado y que por lo tanto podían penetrar fácilmente en las más bajas ensenadas fluviales y marítimas. Podíanse navegar a vela o a remo, y se veían algunas de dimensiones tales que tenían capacidad para transportar cien o más hombres. Los margariteños sobresalieron mucho en el manejo de estos barcos que gobernaban con gran destreza y celeridad".

⁵⁵ *Ibid.* p. 18





Mapa 030. Segunda vista del combate del 24 de julio del año de 1823 en la Laguna de Maracaibo.⁵⁶



Mapa 031. Tercera vista del combate del 24 de julio del año de 1823 en la Laguna de Maracaibo.⁵⁷



⁵⁶ Museo Nacional de Colombia. Acuarela de de Jayme Brun. Litografía (Tinta litográfica / Papel) 44,4 cm x 66 cm Número registro: 1222 086299.



⁵⁷ Museo Nacional de Colombia. Acuarela de de Jayme Brun. Litografía (Tinta litográfica / Papel) 44,4 cm x 66 cm Número registro: 1222 086299.

La armada colombiana también estaba en malas condiciones, para septiembre de 1820 sólo quedaban en el mar los cinco buques de Brion que casi no operaban. Algunos corsarios se habían ido, entre ellos dos con Aury, pero el Almirante tercamente rechazaba los refuerzos de los 10 corsarios de este armador, quien nuevamente solicitaba a Bolívar y a Montilla integrar la escuadra colombiana. A ello se sumaban las diferencias entre el Almirante, cuyo carácter no era fácil, y Montilla que le negaba el apoyo logístico que debía. Los recursos con que contaba el general eran pocos y se preocupaba principalmente por la tropa de tierra; entretanto los barcos necesitaban reparaciones, los tripulantes no recibían su pago a tiempo y Brion se vio obligado a disminuir las raciones, su desánimo

era notorio. Pasaba el tiempo y Montilla no tomaba determinación alguna sobre los refuerzos de Aury a la expectativa de la decisión del Almirante. Finalmente el Libertador, movido seguramente por la amistad y lealtad que profesaba al curazoleño, lo respaldó y despachó al francés en enero de 1821. La decisión fue desafortunada. Sintiendo que no podía dar la pelea ante la entrada al puerto de la corbeta de guerra española “Ceres”, armada con treinta cañones, que venía de Cuba protegiendo al bergantín *Struggle* cargado con provisiones, Brion levantó el cerco y partió con sus naves para las Antillas aunque la corbeta no permaneció en Cartagena. La ciudad quedó completamente desprotegida por mar, era urgente cambiar la estrategia.



La Noche de San Juan

Idos los buques de la escuadra ¿cómo y quién podía asumir la ofensiva marítima? La solución la dio Padilla. Mientras sucedían los acontecimientos en Cartagena, este jefe con sus fuerzas sutiles se había tomado el Canal del Dique con el fin de entrar a la bahía. Estaba en Mahates pero no había podido moverse pues Bolívar y Morillo convinieron el 16 de diciembre un armisticio por seis meses para buscar regularizar la guerra, por lo que se le ordenó retirarse y situar sus fuerzas en el pueblo de Chimá, arriba de Lórica en el río Sinú, territorios neutrales delimitados por el armisticio. Sus fuerzas estaban intactas y bien aprovisionadas. Según el informe del Gobernador español Gabriel de Torres en su juicio de residencia, Padilla contaba con cerca de 45 a 50 buques menores entre flecheras y bongos armados y 1200 hombres de desembarco. Ante la situación de la Plaza y roto el armisticio en abril, en acuerdo con Montilla, cuyas fuerzas de tierra estaban inactivas y no habían podido rendir la Plaza porque ésta había recibido provisiones de Cuba y Jamaica, sin pensarlo dos veces entró en

acción. Con el mayor sigilo bajó por el Sinú y salió al mar. En el camino hubo de enfrentar las fuerzas del guerrillero español Candamo que infestaban las inmediaciones de Lórica. Afrontando difíciles condiciones marítimas las embarcaciones remontaron hacia el noreste, atravesaron el golfo de Morrosquillo, bordearon la costa y entraron nuevamente a la bahía de Barbacoas y al caño del Estero, vía que comunicaba a esta porción de mar con la bahía externa de Cartagena. En las riberas del Estero el riohachero estableció cuartel en el caserío de Cospique. El cuatro de mayo entró a la bahía externa de cuyas aguas se apoderó poco a poco esperando el momento propicio para atacar.

Informado de la hora en que hacían la ronda de la bahía las lanchas menores de los españoles, fraguó su plan. Las naves mayores tenían su atracadero en el muelle del Arsenal⁵⁸ al abrigo de las murallas en la bahía de las Ánimas. Tendieron su línea defensiva del fuerte del Pastelillo (hoy Club de Pesca) hasta la Plaza, protegidas por los fuegos

de los baluartes de Barahona (hoy está construido allí el Centro de Convenciones), Santa Isabel y San Lorenzo, o El Reducto⁵⁹ y dejaron el resto de la bahía a los colombianos ante la imposibilidad de conservarla. Estaban en malas condiciones y cundía la desmoralización y la deserción entre la marinería.

La acción se programó para el 24 de junio en la noche de San Juan. Se organizó un ataque en el playón de Chambacú al otro lado de la ciudad, liderado por el coronel Federico de Aldercreutz, noble sueco al servicio de Colombia, para distraer a la guarnición española lo cual se efectuó. Hacia la media noche, en absoluto

silencio y con sus buques sin luz alguna, Padilla levó anclas y se situó en la isla de Manga. Vueltas las lanchas de la ronda sin detectar su presencia, las embarcaciones de Padilla siguieron su estela y cayeron sobre las naves españolas que abordaron y echaron a pique ante la confusión de la guarnición que no pudo reaccionar. Algunas embarcaciones se tomaron, lo mismo que armas municiones y víveres. Según el informe del riohachero murieron cerca de 100 españoles y tres colombianos. Desde Cospique, haciendo gala de su rango, el 24 de septiembre dirigió a sus fuerzas una emocionada proclama exaltando sus acciones y su valor pero recomendándoles orden y magnanimidad:

José Padilla del Orden de Libertadores Capitán de Navío de la Armada Nacional de Colombia y Comandante General de las fuerzas navales que obran en el bloqueo de Cartagena.

¡Soldados y tripulaciones de la Escuadrilla sutil!

Por fin se ha logrado la libertad de la plaza de Cartagena por la que os habéis esforzado y combatido sin temor a sus respetables murallas!

...Yo me congratulo de haber tenido el honor de mandaros! Esta es mi gloria y satisfacción⁶⁰.

La entrega de la ciudad fue inminente. El 10 de octubre de 1821 las tropas españolas abandonaron Colombia para nunca más volver⁶¹. Dos años después, el 24 de julio de 1823 caería también en la acción naval comandada por Padilla el puerto de Maracaibo y el lago de su nombre en el departamento

de Venezuela⁶². Las costas colombianas quedaban libres de españoles y a España y a la Santa Alianza se le cerraba su último gran puerto en la costa septentrional de Sur América que pudiera haber recibido una flota para desembarcar una expedición con el ánimo de recuperar los territorios perdidos.



⁵⁹ URUETA, op. cit. p.14

⁶⁰ Citado por OTERO D'ACOSTA, op. cit. pp. 28-29

⁶¹ Ver: SOURDIS NÁJERA, Adelaida, Los últimos días del gobierno español en Colombia. Boletín de la Academia de Historia de Bogotá. Vol. IV, No. 47. Febrero – Marzo de 2010.

⁶² Sobre la batalla de Maracaibo ver: RESTREPO José Manuel, Historia de la Revolución de Colombia. Medellín, 1969, Editorial Bedout. Vol. V, pp.50-63; ROMÁN BAZURTO, Enrique, Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano. Armada Nacional 2005. 3 Vols. La campaña de Maracaibo. Vol 1. Pp. 169-186; Batalla Naval de Maracaibo, 24 de julio de 1823. Investigación, selección y producción de Jorge SERPA ERAZO. Pañol de la Historia.



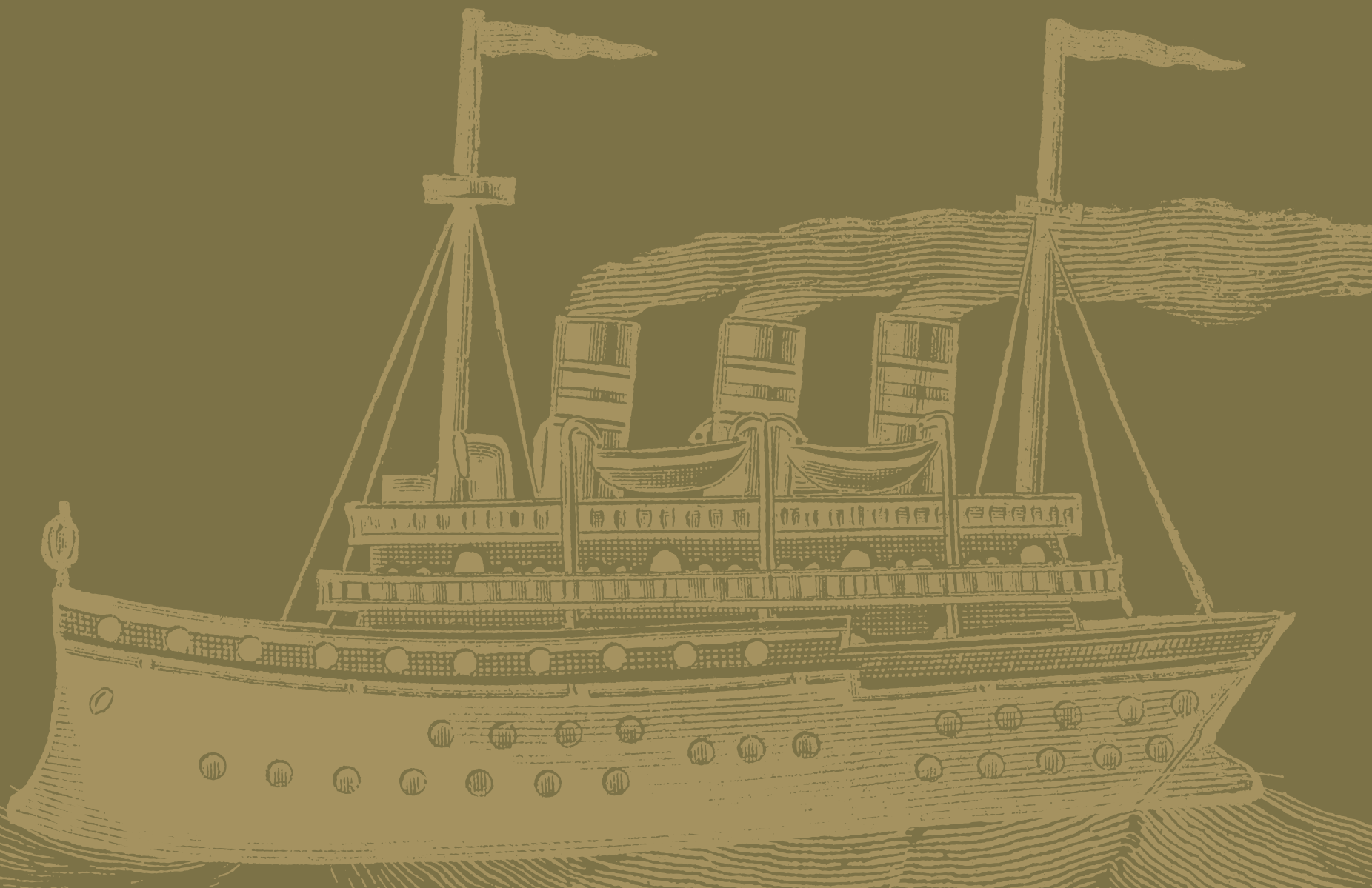
⁵⁸ Este muelle estaba situado donde están hoy los parqueaderos del Centro de Convenciones. En él se embarcaron los patriotas que evacuaron a Cartagena el cinco de diciembre de 1815.



Capítulo Dos

LSTANCADA ENTRE
MURALLAS:
CARTAGENA 1821 - 1899

Adolfo Meisel Roca



El medio siglo anterior a la invasión de Napoleón Bonaparte de la península ibérica, fue de un auge sin precedentes para la economía de Cartagena. El impulso para esa expansión provino de las múltiples construcciones militares del periodo, y del enorme subsidio que recibió Cartagena del resto del Virreinato de la Nueva Granada y de Quito, vía el llamado situado, que se le enviaba para pagar la tropa y asumir los demás gastos militares. En contraste, el medio siglo después de que las tropas españolas abandonaron la ciudad para siempre (1821-1871) fue de un claro retroceso demográfico, económico y de estancamiento urbano. Por ello, durante el siglo XIX la ciudad no logró superar los confines delimitados por sus murallas y baluartes coloniales, sino que se estancó detrás de esos límites. Esto por cuanto la población empezó a disminuir con el sitio que le impuso el ejército español durante más de tres meses en 1815, y esta caída de la población continuó después de la Independencia.

De acuerdo con el geógrafo español Joaquín Fidalgo, hacia 1805 la ciudad de Cartagena tenía 15.887 habitantes. Como en 1777 la población

del puerto fue de 13.690 personas, la tasa de crecimiento demográfica anual entre 1777 y 1805 fue de 4.2%¹. Si ese ritmo se mantuvo en los siguientes años tendríamos en 1815 una población de 24.000 personas, siendo esta la cifra más alta que se alcanzó durante el siglo XIX. A fines de ese año vino el sitio de Morillo que diezmó de hambre y enfermedades a los habitantes de Cartagena llevando a cientos de personas a la tumba. Después de la Independencia, la población descendió para alcanzar el punto más bajo en el censo de 1871, cuando registró solo 8.603 habitantes. La recuperación que se observó de allí en adelante fue muy gradual, ya que en 1905 la población solo había alcanzado las 9.681 personas.²

Para entender ese proceso de involución urbana, la cartografía de la época es muy útil pues los planos van mostrando los cambios que los habitantes le hacen al paisaje de la ciudad a través del tiempo. En este breve artículo nos apoyaremos en tres planos de Cartagena del siglo XIX republicano y un cuadro pintado hacia 1899 por el cartagenero Generoso Jaspe, donde se observa el conjunto de la ciudad desde la parte alta del Castillo de San Felipe.



¹ Véase Adolfo Meisel Roca y María Aguilera Díaz, "Cartagena de Indias en 1777: Un análisis demográfico", Boletín Cultural y Bibliográfico, Biblioteca Luis Ángel Arango, Vol. XXXIV, No. 45, 1997, p. 31.

² Véase Adolfo Meisel Roca, "Cartagena, 1900-1950: A remolque de la economía nacional", en Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca, editores, Cartagena de Indias en el siglo XX, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe-Banco de la República, Cartagena, 2000, p. 17.

Lo primero que hay que señalar sobre la cartografía de Cartagena en el siglo XIX es que es muy escasa. Ello contrasta con los siglos coloniales, donde hay abundante material cartográfico sobre el entorno, la bahía y la ciudad amurallada. Esa producción cartográfica era fruto tanto de los españoles como de los dibujantes ingleses, franceses, italianos, holandeses, entre otros. La razón de esa abundancia es que el puerto de Cartagena era estratégico para las exportaciones de oro y plata del Perú y Nueva Granada y para la defensa militar del norte de Suramérica. Después de la Independencia, Cartagena perdió importancia geo-estratégica y económica, ya que a las potencias europeas no les atraía y por esa misma razón perdieron interés en actualizar la cartografía cartagenera.

El primer plano que se conoce de Cartagena después de la Independencia es de 1823. Se caracteriza por la calidad de los detalles y el armonioso colorido, lo cual lo hace estéticamente muy atractivo. Observando ese plano se puede afirmar que la infraestructura militar del puerto fortificado colonial se mantuvo sin alteraciones observables. Todavía persistía una separación física entre el casco colonial principal y el arrabal de Getsemaní. El primero estaba completamente rodeado de murallas y el segundo solo tenía murallas por el lado que estaba frente a la tierra firme y la isla de Manga, así como por el lado que daba a la bahía. Por su tercer costado, que daba hacia el casco principal de la ciudad, no había fortificaciones pues se previó que si el enemigo se llegaba a tomar a Getsemaní sus murallas no pudieran ser usadas para atacar el resto de la ciudad.

Otro detalle importante que se observa en el Plano de 1823, es que todavía Getsemaní y el casco principal estaban separados por una corriente de agua que comunicaba a la Bahía de las Ánimas con la Ciénaga del Cabrero. Tanto en la entrada de la Bahía de las Ánimas, como en la de la Ciénaga del Cabrero, se observa una estacada construida para evitar el acceso de embarcaciones menores por el cuerpo de agua que separaba las dos islas que conformaban la ciudad.

En síntesis, en 1823 observamos una ciudad amurallada que no había cambiado en sus baluartes, murallas, puertas de acceso y se mantenía como una fortaleza militar, tal como lo fue al finalizar el periodo colonial. Como veremos en los dos planos siguientes a medida que avanzó el siglo XIX, se empezaron a desmontar las obras militares para hacer más cómoda la vida urbana de los habitantes.

Al revisar el Plano de Cartagena de 1885 se puede concluir que la ciudad seguía encerrada en sus murallas coloniales, pues el aumento de la población no había creado la necesidad de empezar a construir de manera sistemática en los terrenos aledaños a las dos islas originales, como Manga, el Pie de la Popa o Bocagrande. Sin embargo, en el primer medio siglo de vida independiente si hubo algún poblamiento disperso por parte de pescadores y agricultores en sitios como el llamado Pie del Cerro, El Espinal, Lo Amador, Pie de la Popa, Manga, Bocagrande y El Cabrero.⁵ Parte de ese poblamiento había empezado incluso antes de finalizar la colonia, pero se trataba de viviendas rústicas y no de un esfuerzo urbanizador integral para salirse de los recintos amurallados.

Adicionalmente, en el Plano de 1885 es posible observar algunos cambios con respecto al de 1823. En primera instancia, ya se había eliminado la estacada entre los baluartes de San Ignacio y el Baluarte de Baraona, puesto que su función militar ya no tenía sentido y por qué así se facilitaba la navegación hacia la Bahía de las Ánimas, cuya importancia fue creciente. Así mismo, se había quitado la estacada entre los baluartes de San Pedro Mártir y Chambacú. La comunicación por agua entre la Bahía de las Ánimas y la Ciénaga del Cabrero se mantenía, pero era mucho más estrecha que la que se observaba en 1823 y probablemente poco funcional. El resto de baluartes y las murallas permanecían en condiciones similares a las de 1823.



⁵ SAMUDIO, Trallero, Alberto, "La vida urbana de Cartagena en el siglo XIX, en Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca, editores, *Cartagena de Indias en el siglo XIX*, Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe-Banco de la Republica, Cartagena, 2002. En el Plano de 1885 se observa que había un caserío en el Cabrero, es decir por fuera de las murallas. Además, en ese sector tenía Rafael Núñez la residencia campestre donde vivió con Soledad Román.


Plano 1
Cartagena en 1823



Mapa 032. Cartagena Fortificaciones y edificios importantes.⁶

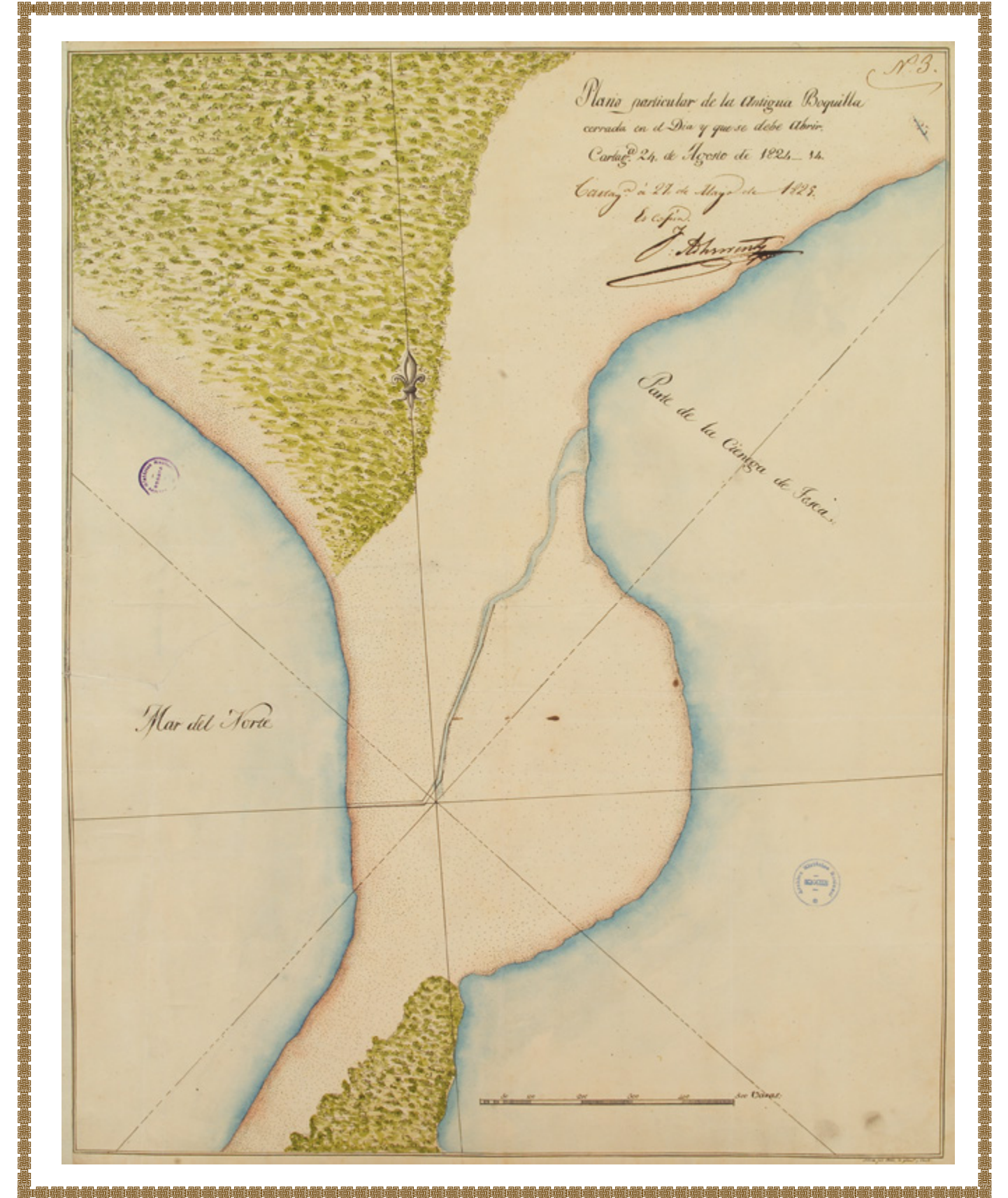


⁶ Archivo General de la Nación. Mapoteca Sección Mapas y Planos. Ref. 83-A.



Mapa 033. Plan de la ciudad de Cartagena y de Getsemaní y la Popa.⁷

⁷ Archivo General de la Nación. Mapoteca Sección Mapas y Planos. Ref. 83-A



Mapa 034. Plano particular de la Antigua Boquilla cerrada en el día y que se debe abrir. Cartagena.⁸

⁸ Por Juan Herrera y Sotomayor, 1825. Archivo General de la Nación. Mapoteca Sección Mapas y Planos. Ref. M4-44A.



Plano 2
Cartagena en 1885



Mapa 035. Plano de Cartagena de Indias. 1885 (fotografía).⁹

A diferencia del Plano de 1885 en el de Circa 1895 se pueden encontrar muchos cambios con respecto a la ciudad colonial. En relación a las murallas, uno de los cambios más grandes es que ya no estaba el revellín del Puente de la Media Luna, pues fue demolido en 1887. Este se encontraba en la puerta de tierra de Getsemaní. También habían desaparecido los baluartes Santa Bárbara y Santa Teresa, que custodiaron el Puente de la Media Luna y que se tumbaron hacia 1893. En la muralla que daba para el sector de El Cabrero, ya se había eliminado el revellín de San Lucas.

Otros cambios relevantes que aparecen en el Plano de 1895 están relacionados con el tren Cartagena-Calamar, que se inauguró en 1894. En primera instancia encontramos el recorrido del tren por el sector de El Espinal, donde además se ubicaron los talleres del ferrocarril.⁸ Luego el tren pasaba por un puente de madera y un terraplén angosto a través del cual pasaba la Ciénaga del Cabrero para entrar en el sector conocido como la Matuna, donde se encontraba la estación central, muy cerca de donde está la Torre del Reloj, como actualmente se conoce la entrada principal al casco amurallado principal. Nótese que ya para 1895 había desaparecido la comunicación acuática entre la Bahía de las Ánimas y la Ciénaga del Cabrero, y el espacio entre Getsemaní y el casco amurallado principal se había sedimentado por completo. Como resultado ya había desaparecido el puente que tenía la entrada principal del casco principal y por donde entraban quienes vinieran del arrabal de Getsemaní.⁹

El ferrocarril continuaba después de la estación ubicada en La Matuna hacia Bocagrande. Al terminar la muralla seguía por un terraplén que se construyó para el paso del ferrocarril y que creó un cuerpo de agua aislado que con los años se disecó y dio paso a lo que hoy se conoce

como el Parque de la Marina. Finalmente, el tren llegaba a un muelle construido en madera en Bocagrande y que se conoció como el muelle de La Machina.

En el casco principal de la ciudad amurallada se observan en el Plano de 1895 dos hitos en el desarrollo urbanístico de la ciudad: los parques de Bolívar y Fernández de Madrid. Hasta esa época esas dos plazas eran un espacio abierto en tierra. Sin embargo, en 1889 se inauguró el Parque Fernández de Madrid, con bancas, arborización, jardines, adoquinado y con la estatua de José Fernández de Madrid en el centro. Luego en 1896 se inauguró el Parque de Bolívar, con fuentes, bancas y donde eventualmente se puso una estatua ecuestre de Simón Bolívar. Es decir, que había claros síntomas de renovación urbana de Cartagena y de recuperación económica, si bien aún la población solo empezaba a recuperarse y no se acercaba a lo que fue su cifra más alta alcanzada antes del holocausto de 1815.

¿Cuáles fueron los hechos que revitalizaron la economía cartagenera en los últimos años del siglo XIX? En primera instancia habría que mencionar que el despertar del puerto fue muy importante. Esto ocurrió tanto porque el comercio internacional colombiano mejoró, con la exportación de productos como el tabaco, el ganado y, sobre todo el café, como porque las comunicaciones del puerto de Cartagena con el interior mejoraron con la recuperación de la navegabilidad del Canal del Dique y con la construcción del ferrocarril de la ciudad hasta Calamar, en el río Magdalena. También habría que señalar que muchos empresarios y ganaderos cartageneros lograron acumular buenas ganancias a través de la exportación de ganado al Canal de Panamá, Cuba y otros destinos del Caribe, así como el activo comercio por vía marítima entre la ciudad y el Sinú y el Chocó.



⁸ El autor de este artículo recuerda que por los menos hasta comienzos de la década de 1960 desde el centro de Cartagena se observaban los antiguos galpones metálicos de lo que fueron los talleres del ferrocarril y que para esa época ya eran una ruina.

⁹ Así mismo, el autor recuerda que hasta hace unos pocos años los viejos cartageneros se referían a esa puerta principal como "la boca del puente", algo que resultaba un tanto curioso para la gente más joven, que no sabía que allí hubo un puente levadizo hasta fines del siglo XIX.



⁹ Fuente de la fotografía: Pedro Sicard Briceño, *Páginas para la historia militar de Colombia, Guerra civil de 1885*, Imprenta E.M.G., Bogotá, 1925.



**Plano 3
Cartagena hacia 1895**



Mapa 036. Plano de Cartagena de Fuentes: Francis Hart. 1899.¹⁰

La panorámica que en 1899 pintó de la ciudad el cartagenero Generoso Jaspe (*ver Ilustración*) muestra que ésta aún se mantenía contenida en el círculo y semi círculo de murallas que rodeaba al casco principal y a Getsemaní. Sin embargo, y como se puede ver, ya había proliferación de casas en los alrededores del Castillo de San Felipe en los alrededores del Pie del Cerro y el Espinal, así como en el sector de El Cabrero. Pero es evidente que la quietud decimonónica empezaba a ser rota

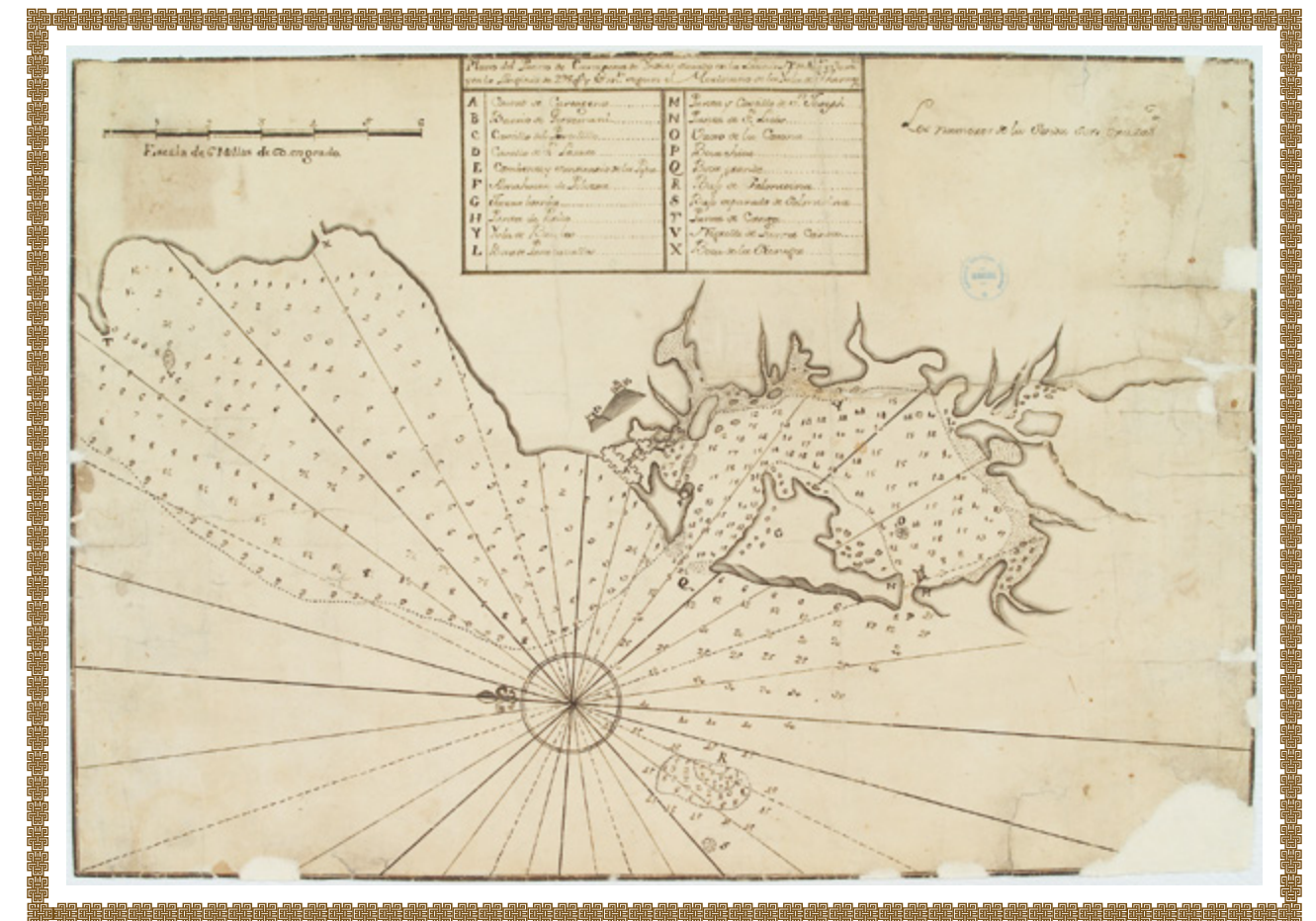
por los avances tecnológicos, especialmente en las comunicaciones. En el cuadro de Jaspe vemos una locomotora echando humo y que avanza por un puente desde El Espinal hacia La Matuna. Así mismo, vemos en la Bahía de las Ánimas un barco fluvial de vapor que avanza para dirigirse al Canal del Dique y luego al río Magdalena. Más allá, en Bocagrande, barcos de vela fondeados en La Machina y la bahía. Finalmente, a lo lejos, en el mar, navegan sendos barcos de vapor.



¹⁰ Fuente de la fotografía: Francis Hart, "An American Railway in Colombia," Technology Quarterly, Vol. XII, No. 2, June, 1899.



Mapa 037. Panorámica de Cartagena pintada desde el Castillo de San Felipe Circa 1899.¹¹



Mapa 038. Plano del Puerto de Cartagena de Indias según el meridiano de Tenerife.¹²



¹¹ Museo Nacional de Colombia. <http://www.museonacional.gov.co/portal%20ninos/aprende/Paginas/Paisaje.aspx>.

¹² Archivo General de la Nación. Mapoteca 4. Ref. M4-080A.



Mapa 039. Plano de la bahía de Cartagena.¹³



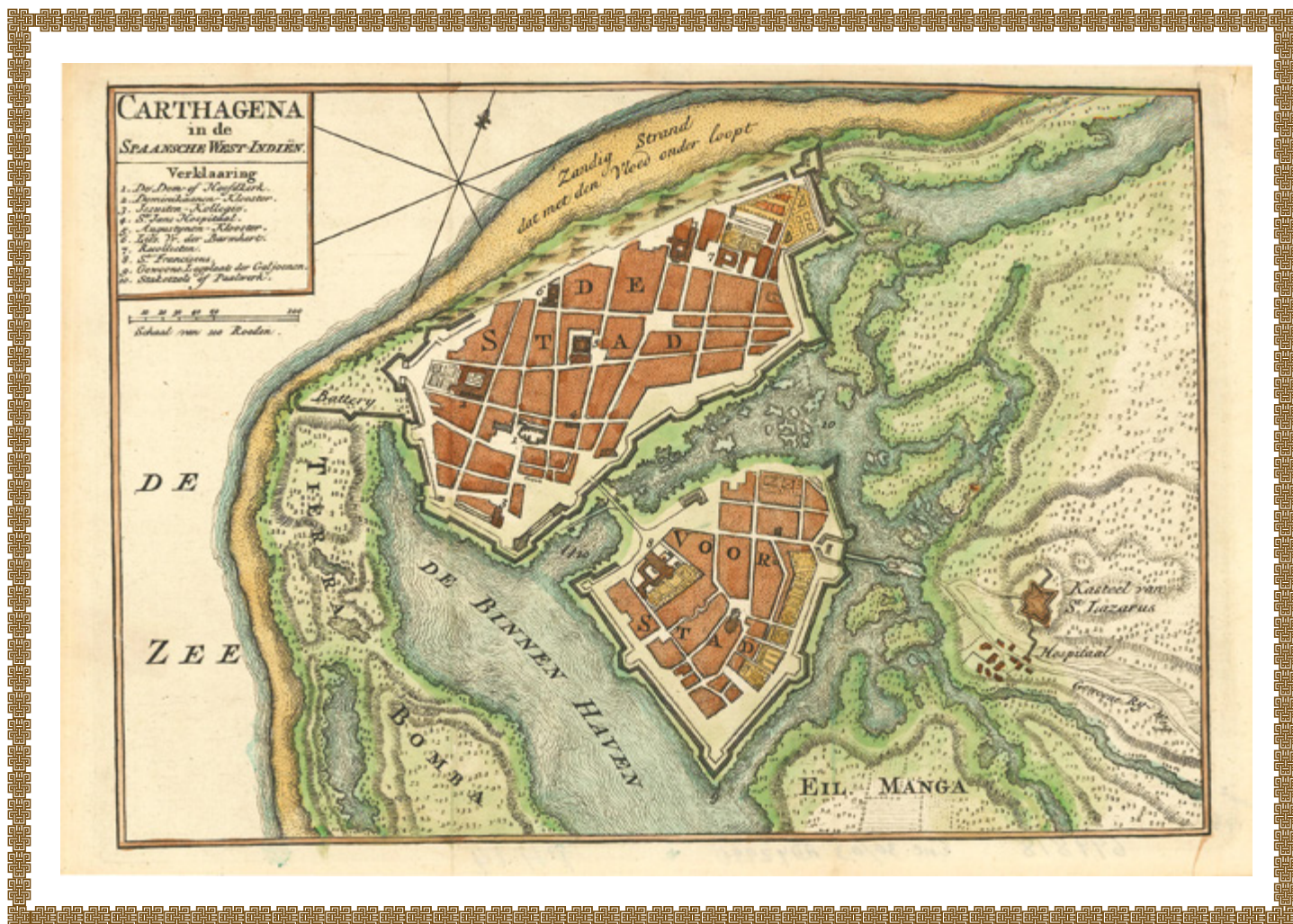
Mapa 040. Un plano de la ciudad de Cartagena.¹⁴



¹³ Plano de la bahía de Cartagena de Nicolás Bellin. Sala de Libros Raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis ángel Arango. Ref. brblaa 83748.



¹⁴ Plano de Cartagena por Jonh Andrews. Sala de Libros Raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis ángel Arango. Ref. brblaa 10623.



Mapa 041. "Cartatgena in de Spaansche West-Indien".¹⁵



¹⁵ Sala de Libros Raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis ángel Arango Ref. brblaa 120010.




Capítulo Tres

DEL RÍO
Y SUS PLAYAS

José Vicente Mogollón Vélez



urante decenas de miles de años el río Magdalena ha aportado sus arenas a las playas de buena parte de la costa Caribe colombiana, a ambos lados de su desembocadura.

Las playas al Suroeste de la actual Bocas de Ceniza —aquellas entre la ciénaga de Mallorquín y la Boca Grande de la bahía de Cartagena— fueron creadas, destruidas y recreadas a través del tiempo por las arenas del río, tal como lo fueron también las playas más cercanas al Sureste de su antigua salida por la Boca del Río Viejo, al norte de la Isla de Salamanca.

Ambas playas, las pequeñas al Este y las muy extensas al Oeste de su desembocadura, deben su existencia a los aportes del río. Sus arenas son idénticas a las de cualquier banco de arena entre Honda, Mompós, Calamar y su desembocadura. Los tajamares que desde 1936 angostan la salida del río fueron construidos principalmente en la segunda y tercera década del siglo XX para darle a su caudal velocidad suficiente para que rompiera la barra arenosa que impedía la navegación de buques de alto bordo. Dos veces grandes tramos han colapsado y han sido reconstruidos y reforzados. Los tajamares se han complementado con espolones y diques direccionales para estrechar aún más su flujo hacia el mar.

Sin estas obras de encajonamiento del siglo XX y de principios del XXI, es probable que los

sedimentos que el río arroja al mar conformarían eventualmente, de manera natural, dos bocas, una segunda “Isla de los Gómez” y varias flechas arenosas que con el tiempo, se volverían islas largas perfiladas por la brisa hacia el Oeste, tal como lo fueron Isla de Carpinteros, Isla Verde, Isla Sabanilla, e Isla del Medio. Dicho de otra manera, el río tiene memoria: con la dinámica de las fuerzas de la naturaleza, recuperaría una desembocadura con una forma parecida a la antigua.

Con las brisas y el sutil vaivén de las mareas caribeñas, las arenas del río son transportadas por la deriva litoral al Suroeste y al Sureste de la desembocadura; han esculpido playas, flechas, ganchos y galeras y toda suerte de figuras caprichosas de arena, que hoy son y mañana desaparecen, como por arte de magia. Cuando por algún motivo, sea este natural o antrópico, el aporte de las arenas del río ha demorado en llegar, o ha fallado del todo, las olas del Caribe han destruido esas mismas playas que habían construido durante siglos, erosionando vorazmente los barrancos de arcilla y piedra caliza continentales.

Existen mapas que muestran grandes cambios de nuestra costa Caribe pocos años después de la muerte del gran cartógrafo Juan de la Cosa.¹ Pero solamente desde finales del siglo XVIII, gracias al proyecto cartográfico que, con justicia, pasó a la historia como la “Expedición Fidalgo”, fueron



¹ Juan de la Cosa fue muerto en 1509 cerca de la bahía de Cartagena en una batalla contra los caribes. Lo dejaron “erizado de flechas como un puerco espín”, amarrado a una ceiba, para escarmiento de los invasores.

levantadas cartas náuticas precisas de nuestro litoral Caribe. Ellas hicieron posible detectar los dramáticos cambios geomorfológicos resultantes de la permanente oscilación marina, del juego de azar de energía solar y lunar, en un escenario de fuerzas incansables, como son las corrientes, las brisas del verano, los vientos del invierno y las mareas, que transportaban hacia las playas las abundantes arenas que el río Magdalena aportaba tanto por Bocas de Ceniza como por la Boca de Río Viejo.

Esta aventura científica borbónica, paralela a otras como la Expedición Botánica, lamentablemente tardías, fue llamada en su tiempo “la Expedición Hidrográfica Septentrional del Atlas de América”. Impulsó un cambio fundamental en la cartografía, en el arte de levantar y dibujar los mapas de las costas y ríos y las cartas marinas de nuestro Mare Nostrum. Carlos III y sus ministros ilustrados como Esquilache, Aranda, Campomanes y Floridablanca, apoyaron con entusiasmo el despertar científico de España y su inserción en la Europa del “siglo de las luces”; con el apoyo de parte de la Iglesia y aún de la Inquisición española —según el académico Arturo Pérez Reverte— no solo permitieron sino que prohicieron en 1781 la importación de la Enciclopedia de Diderot y d’Alembert a la biblioteca de la Real Academia Española.

Sin embargo, la muerte del rey en 1788 y el estallido de la revolución francesa en 1789, paulatinamente frenaron el fomento oficial de las ciencias en el Imperio Español. Las guerras y subsiguientes penurias presupuestales posteriores al torbellino revolucionario sepultaron en pocos lustros el esfuerzo modernizador borbón. La obra de Fidalgo, aunque conocida por sabios como Humboldt y algunos geógrafos del XIX como Juan Nepomuceno Sanz de Santamaría, no se imprimió en América

sino hasta finales de ese siglo, cuando fue publicado en 1891 el Derrotero de la Expedición Hidrográfica por Antonio B. Cuervo de la Academia de Historia de Colombia.

Gracias al gran impulso institucional que había dejado Carlos III, la Expedición Hidrográfica alcanzó a zarpar desde el puerto de Cádiz en 1792 en los bergantines “Empresa” y “Alerta”. Su Comandante, Joaquín Francisco Fidalgo y parte de sus oficiales y tripulantes, regresaron a España en 1810. Muchos de ellos optaron por quedarse en Cartagena de Indias cuando la Provincia declaró su independencia de España e inició casi en solitario la heroica gesta patriótica que la dejaría arruinada y empobrecida, física y humanamente, sacrificio que la nueva Patria jamás le agradecería.

La Expedición fue notable por los resultados cartográficos obtenidos con la utilización de innovadores instrumentos de navegación, que habían sido perfeccionados a mitad del siglo XVIII en el Reino Unido y Francia. Como parte del tardío esfuerzo borbónico de modernización, la Real Armada construyó hermosos buques oceanográficos en los nuevos astilleros reales de Cartagena (de Levante) y el Ferrol; fueron dotados con los revolucionarios instrumentos perfeccionados hacía un par de décadas, que permitían determinar longitudes en altamar con precisión. Las naves oceanográficas fueron dirigidas y tripuladas por la flor y nata de los oficiales marinos, especialmente capacitados por la Real Armada Española en la recién fundada Academia de Guardia Marinas de Cádiz.² El siguiente inventario de los equipos a bordo de cada uno de los dos bergantines, el “Empresa” y el “Alerta”, de la Expedición, retrata el entusiasmo de su “Capitán de Fragata y Comandante del Bergantín y División” Joaquín Francisco Fidalgo:

1. “...un Cuarto de Círculo de 2 ½ piés Yngleses de Radio de la novísima invención de Ramsden,
2. “...dos Cronómetros de Arnold, el uno grande en su caja de resguardo con almohadillas, y el otro de faltriquera...
3. “...Un sextante de Pedestal de Stancliff con graduación de Ramsden y horizonte artificial: dos ídem de mano...para el primero y segundo Comandante; tres de Thoughton para los demás oficiales;”
4. “Un Theodolite de....:”
5. “Un compás de nivelación: Otro Elíptico:”
6. “Una cadena de medición de 120 pies de París:”
7. “Dos perchas de madera de a 10 pies de Burgos:”
8. “Un Raportador y a mas, en el “Empresa”,
9. “...un acromático de primera suerte,”
10. “...y una aguja de faltriquera de las colecciones de Magallanes”.³



Cartas náuticas precisas

Desde los tiempos de Eratóstenes se conocía en Occidente la importancia de las mediciones para la navegación oceánica, sobre todo las de distancias. Dos siglos antes de la Era Cristiana, el sabio alejandrino se equivocó en su cálculo de la circunferencia de la tierra en menos del 2%.⁴ Los meridianos, empero, no se dominaron hasta la mitad del siglo XVIII, a pesar de numerosos esfuerzos anteriores ya desde 1598 Felipe II de España había ofrecido premiar a quien construyera un cronómetro náutico que soportara el oleaje oceánico, que pudiera precisar la longitud en alta mar.

Gracias a estos instrumentos, y al incesante perfeccionamiento de los más antiguos como la brújula y la corredera para medir la velocidad de los navíos, las cartas de navegación y los mapas dejaron de ser aproximaciones subjetivas e incrementales. Se volvieron tan precisos que aún es posible navegar con holgura y confianza nuestras costas caribes con las cartas de Joaquín Francisco Fidalgo. Nada más elocuente al respecto que las advertencias de la cartela del mapa de Juan Nepomuceno Sanz de Santamaría, de 1852;

Los límites de la costa i río Magdalena son los mejores. La costa fue levantada por la expedición hidrográfica del Sr. Fidalgo i el río por el Barón de Humboldt, desde Barranca Nueva y aguas arriba y aguas abajo por la dicha expedición. De los ríos interiores solo levantó el señor Fidalgo el Atrato hasta río Sucio; los demás se han copiado del mapa impreso del Sr. Lopes EN QUE NO HAI LA MENOR CONFIANZA (mayúsculas nuestras).

Al comparar el trabajo exacto de la Expedición Fidalgo con los mapas anteriores de un gran ingeniero —Antonio de Arévalo— vemos cómo,

en efecto, estos instrumentos revolucionaron la cartografía a finales del siglo XVIII:



² Joaquín Francisco Fidalgo, “Derrotero de la EXPEDICIÓN FIDALGO” por el Caribe Neogranadino (1792-1810), El Áncora Editores, Bogotá, 2011, página 15 y páginas 4-7 del texto del propio Derrotero.



³ Ibid, páginas 6 del texto del propio Derrotero. Nota: en el texto citado corregimos la ortografía del apellido Arnold (en vez de “Arviold”), cosa que no fue posible hacer en el caso del apellido “Thoughtón”; quitamos únicamente la tilde; se referiría quizás a Thornton.

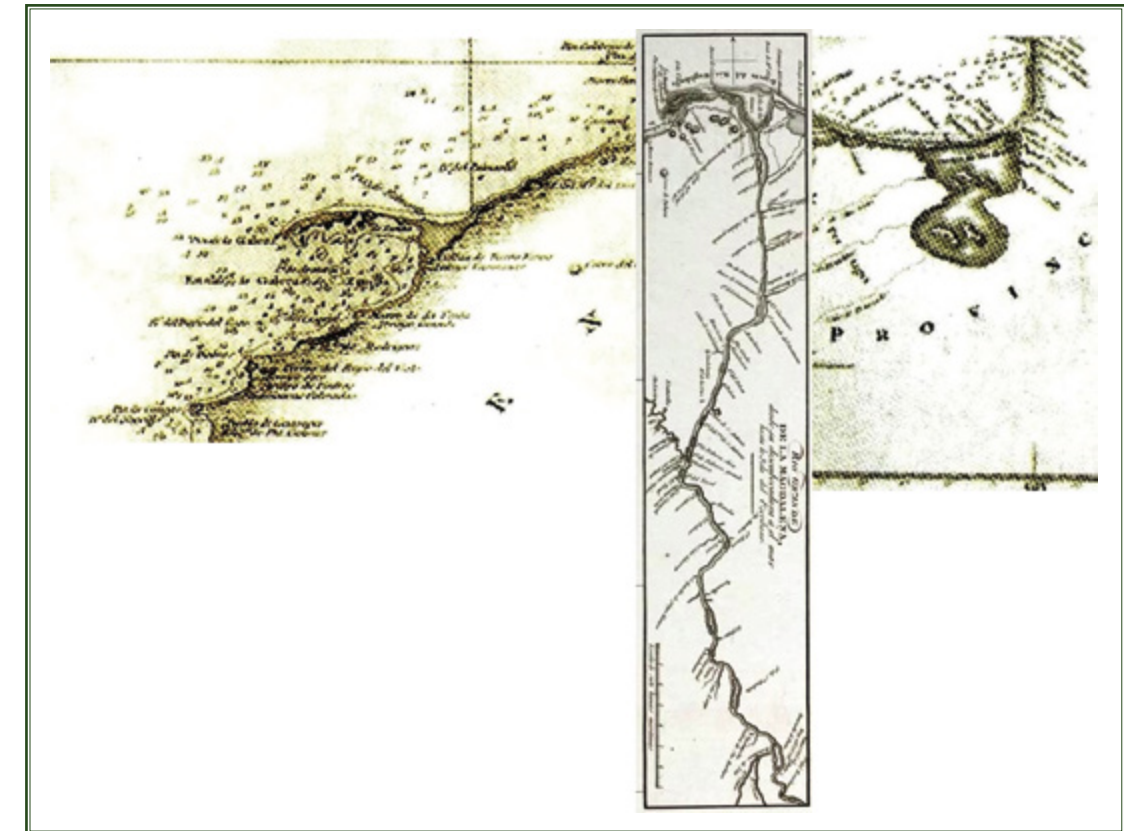
⁴ SIMON Garfield, ON THE MAP, Gotham Books, 2013, pp. 28-29.





Mapa 042. Mapa de la Provincia de Cartagena.⁵

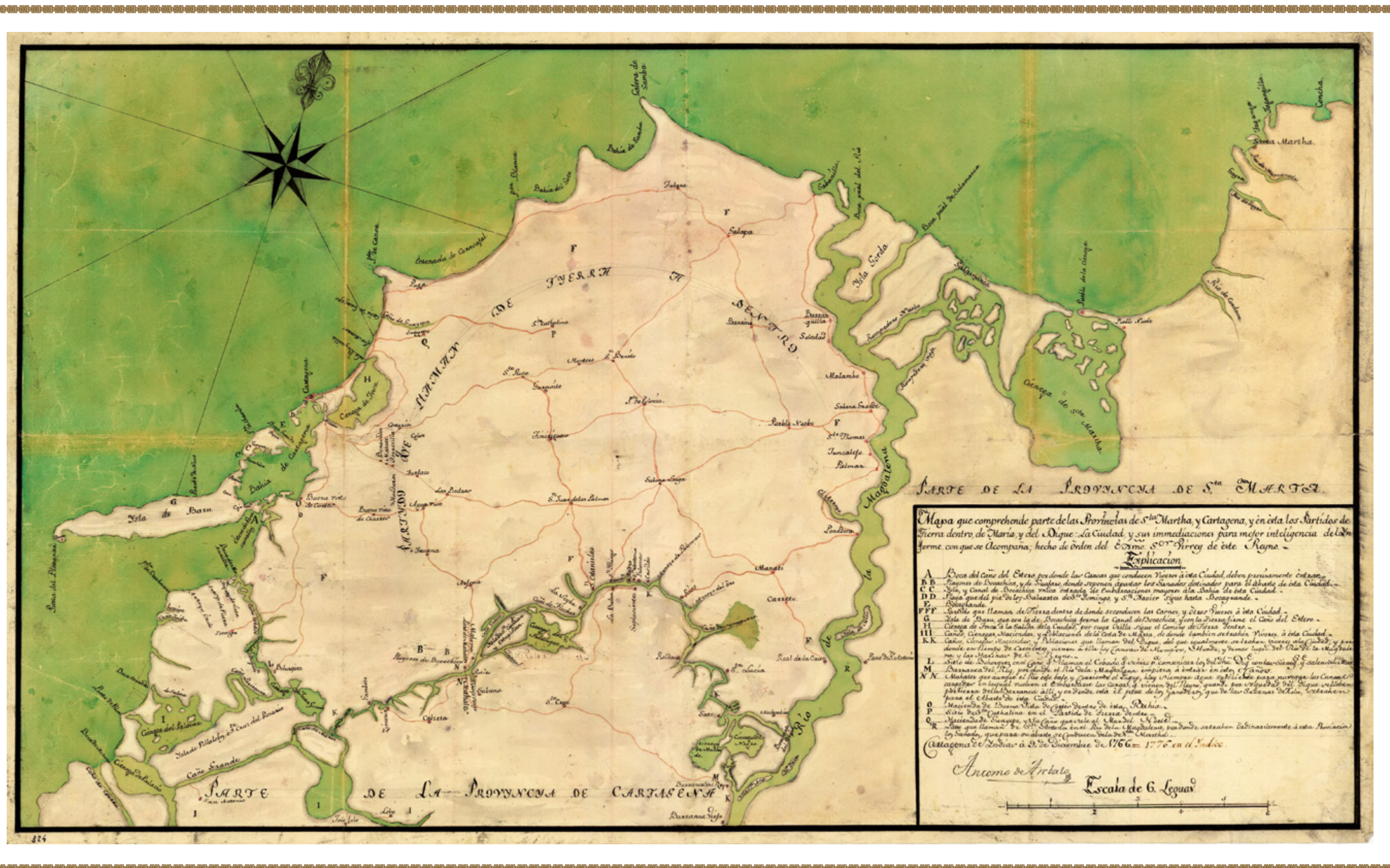
⁵ Archivo General de la Nación, Colombia, Sección: Mapas y Planos, Por Juan Nepomuceno Sanz de Santamaría Bogotá, 1852. Mapoteca 6 Ref.: 130. Transcripción de la cartela: "Los límites de la Costa y río Magdalena son los mejores: la Costa fue levantada por la expedición hidrográfica del Señor Fidalgo y el Río por el Barón de Humboldt desde Barranca Nueva aguas arriba y aguas abajo inclusive sus bocas por la dicha expedición. De los ríos inferiores solo levantó el Señor Fidalgo el Atrato hasta río Sucio; los demás se han copiado del mapa impreso del Señor López, en los que no hay la menor confianza."



Unión de tres mapas contenidos en dos cartas náuticas de la Expedición Fidalgo.⁶



⁶ Expedición Fidalgo, 1792-1810: de la Tercera Hoja tomamos el sector Urabá-Sabanilla; de la Cuarta Hoja, la desembocadura del Magdalena y el sector Boca de Río Viejo-ciénaga de Santa Marta-Pueblo Viejo. La cartografía que produjo Joaquín Francisco Fidalgo con el apoyo de su excelente equipo de guardiamarinas es tan precisa que aún hoy se puede navegar con ella, por ejemplo, entre Cartagena y Cispata. Gracias al uso del cronómetro náutico, del sextante y demás instrumentos modernos a bordo de los barcos de la Expedición, las cartas náuticas de Fidalgo siguen siendo válidas. Se destaca el litoral entre la Punta de la Galera de Zamba (hoy desaparecida) y la Ciénaga de Santa Marta, de la Cuarta Hoja y Tercer Hoja, unidas para lograr un mejor contraste con el mapa de Arévalo. JOAQUIN FRANCISCO FIDALGO, Derrotero y Cartografía de la expedición Fidalgo por el Caribe neogranadino (1792-1810), edición a cargo de Camilo Domínguez Ossa, Hernando Salcedo Fidalgo y Luisa Martín-Meras Verdejo, El Ancora Editores, Bogotá, 2012.



7 1766. Levantado y dibujado sin el beneficio de los instrumentos disponibles en España tan solo a finales del siglo XVIII. En comparación con el siguiente mapa de la Expedición Fidalgo, este del gran Ingeniero Jefe de las Fortificaciones luce equivocado en sus proporciones **Transcripción:** **EXPLICACIÓN A.-** Boca del Caño del Estero, por donde las canoas conducen víveres a esta ciudad, deben precisamente entrar. **B.B.-** Playones de Boca chica y de Guájaro, donde se ponen a pastar los ganados destinados para el abasto de esta ciudad. **C.C.-** Isla y Canal de Boca chica, única entrada en embarcaciones mayores de la Bahía de esta ciudad. **D.D.-** Playa que del pie de los baluartes de Santo Domingo y San Javier sigue hasta Bocagrande. **E.-** Bocagrande. **FFF.-** Partido que llaman de Tierra Dentro de donde conducen las carnes y otros víveres a esta ciudad. **G.-** Isla de Barú, que con la de Boca chica forma la Canal de Boca chica y en la Tierra Firme el Caño del Estero. **H.-** Ciénaga de Tesca a la salida de la ciudad por cuya orilla sigue el camino de Tierra Dentro. **III.-** Caños, ciénagas, haciendas y poblaciones de las Costa de María, de donde traen víveres a esta ciudad. **K.K.-** Caños, ciénagas, haciendas y poblaciones que llaman del Dique del que igualmente se traen víveres a la ciudad, y por donde en tiempo de crecientes vienen a ella canoas de Mompox, Honda y demás lugares del río de la Magdalena y las Marinas del Reino. **L.-** Sitio de Bohórquez en el caño que llaman el Cobado, que se hizo para comunicar los del dicho Dique con las ciénagas que salen al mar. **M.-** Barranca del Rey, por donde el río Magdalena empieza a entrar en estos caños. **N.N.-** Mahates que aunque el Río este bajo, y corriente el Dique hay siempre agua suficiente para navegar las canoas cargadas en la cual vuelven a embarcarse las cargas que vienen del Reino, cuando por sequedad del Dique se llevan por tierra de la Barranca hasta allí, y en donde está el paso de los ganaderos, que de las sabanas de Tolú, se traen para el abasto de esta ciudad. **O.-** Hacienda Buena Vista de Cortés dentro de esta Bahía. **P.-** Sitio de Santa Catalina en el Partido de Tierra dentro. **Q.-** Hacienda Guayepo y su caño que sale al Mar del Norte. **R.-** Paso que llaman de San Antonio en el Río de la Magdalena por donde se traen ordinariamente a esta Provincia los ganados, que para su abasto se conducen de la de Santa Martha. Cartagena de Indias a 9 de diciembre de 1766 = 1776 en el índice (añadido con otra letra).- Antonio de Arévalo. (Rubricado)". Ser vicio Histórico Militar, Cartografía y Relaciones Históricas de Ultramar, Tomo V, Carpeta Descriptiva, Colombia-Panamá-Venezuela, Madrid, 1980, Figura 27, Página 159.



Mapa 043. Mapa del litoral entre la Isla de Barú y Ciénaga y del Canal del Dique de Antonio de Arévalo.⁷





Todo es cuestión de método

Para visualizar los cambios geomorfológicos sufridos por las playas creadas por las arenas de nuestro gran río, hemos comparado mapas de distintas fechas de los siglos XIX y XX. Del siglo XXI hemos descargado imágenes para mostrar el estado actual de algunos sitios. Con este método hemos echado mano y algo de ojo, a mapas españoles, franceses, ingleses, holandeses,

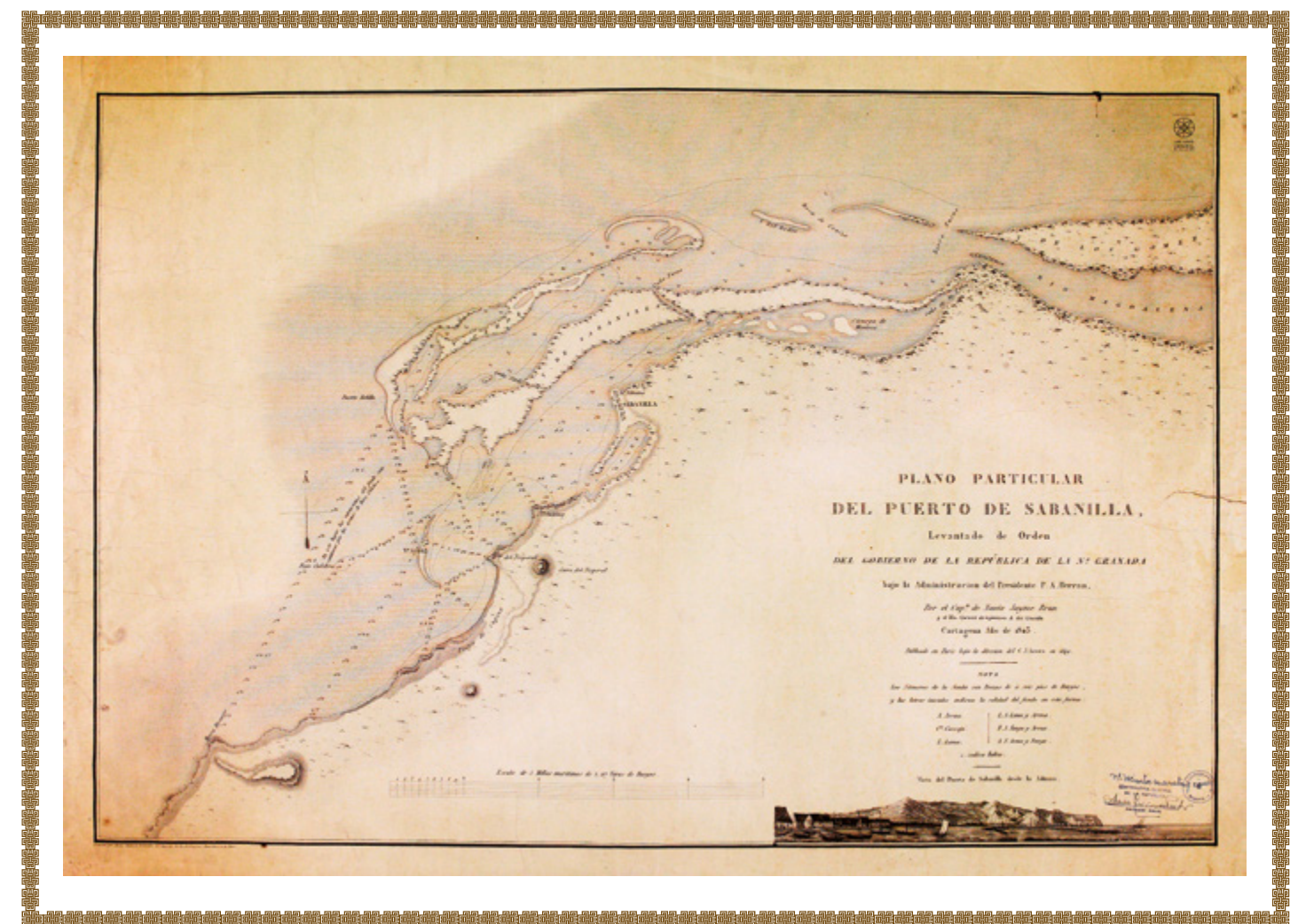
neogranadinos, norteamericanos y colombianos, tanto de la era colonial como de la republicana. Sus autores fueron geógrafos, pilotos de barcos e ilustres ingenieros de fortificaciones. Sus obras son verdaderos tesoros que se conservan en archivos en línea disponibles al público, como el Nacional, la BLAA, el AGI y similares de España, el Museo Británico y otros de igual prosapia.



Mapa 044. Cuarta hoja de la Expedición Fidalgo que comprende las costas de la provincia de Cartagena, Golfo del Darién y Provincia de Porto Velo, con el Golfo de Panamá y el Archipiélago de las Perlas.⁸



⁸ Transcripción: **Notas:** Los números de las sonda son brazas de a seis pies de Burgos, y las letras iniciales indican la calidad del fondo: **A:** arena, **Co:** Cascajo, **F:** Fango, **L:** Lama, **P:** Piedra, **ACa:** Arena y Conchuela, **ACo:** Arena y Cascajo, **AL:** Arena y lama, **LA:** Lama y arena, **AF:** Arena y fango, **AP:** Arena y piedra, **e:** Indica que no se halló fondo en la cantidad de brazas que se señala. Madrid, 1817.



Mapa 045. Plano particular del Puerto de Sabanilla.⁹



⁹ Transcripción: "Levantado de orden del Gobierno de la República de la Nueva Granada, bajo la administración del Presidente P. A. Herran, por el Capitán de Navío Jayme Brun y el Teniente Coronel de Ingeniería A. del Castillo, Cartagena año de 1843. Publicado en París bajo la dirección del C. J. Acosta en 1849. Los números de la sonda son en brazas de a seis pies de Burgos y las letra iniciales indican la calidad del fondo así: **A:** Arena, **Co:** Cascajo, **L:** Lama, **L. A:** Lama y Arena, **F. A:** Fango y arena, **A. F:** Arena y fango". En la parte inferior derecha: vista del puerto de Sabanilla desde la Aduana. Archive General de la Nación mapoteca 4 Ref. M4 394 A.

Ahora bien, parte de las arenas que arroja el río al mar son repartidas por los alisios a lo largo de esas costas mediante el fenómeno natural conocido como “la deriva litoral”. Ello sucede desde hace centenares de miles de años, probablemente desde cuando grandes movimientos tectónicos obligaron al Magdalena a cambiar su vieja salida entre la Sierra Nevada y la Serranía de Perijá, por una al occidente.¹⁰ Forzado por movimientos tectónicos, dejó de salir al mar por el lecho de los ríos Cesar y Ranchería hasta la península de la Guajira, a desembocar hacia una gran isla al norte de la Depresión Momposina, isla que hoy sigue separada de la Tierra Firme por las ciénagas y humedales creadas por el río que forman un abanico deltaico entre la Bahía de Barbacoas y la Ciénaga de Santa Marta.¹¹

A lo largo de miles de siglos, el río formó sus actuales orillas hasta salir al mar por la espléndida desembocadura que Bastidas descubrió en 1501, radicalmente modificada desde 1926-1936 por los tajamares y subsiguientes estrechamientos. En algún momento, sugieren los expertos, también desembocó al mar por la hilera de ciénagas de Sanaguare, Guájaro, Luruaco y El Totumo. En épocas de grandes crecientes, el Magdalena desbordaba, y sigue desbordando, lateralmente y en reversa hacia las ciénagas al Noroeste y al Suroeste de los Montes

de María y al Noreste, por la planicie inundable que hoy separa al río de la Ciénaga Grande de Santa Marta.



Antiguo cauce del Río Magdalena.¹³

Mediante los desbordes de sus crecientes, el río sedimentó partes de la antigua zona marina entre la bahía de Barbacoas y las estribaciones occidentales de la Sierra Nevada, formando una verdadera constelación de ciénagas al Norte y al Suroeste de los Montes de María, y entre el Cerro de San Antonio, la Isla de Salamanca y las estribaciones occidentales de la Sierra Nevada de Santa Marta.



Paleografía del mar.¹²



Periodo Holocénico, desembocaduras del río Magdalena.¹⁴

Con una pequeña fracción de su caudal, por razones de geografía y topografía, el río continuó desbordando sus crecientes en dirección casi contraria a su flujo normal Sur-Norte por las antiguas grandes ciénagas dulces y salobres del sur del actual Departamento del Atlántico, hacia el estrecho Rocha-Correa. Allí se encuentran las estribaciones occidentales de los Montes de María con las lomas de Arjona y forman un estrecho de escasos tres kilómetros. La apertura entre Rocha y Correa, de esta manera, debió ser horadada por las crecientes del mismo río, que se mezclaban con las aguas del mar en la difunta ciénaga de Matuna. Los mapas de Don Juan López, Antonio de Arévalo y Joaquín Francisco Fidalgo coinciden en mostrar una decena de islas emergidas en el centro de esta gran ciénaga, que aún existen; sus suelos son de arcilla y sal compactada, clasificados en inglés como “hard pan clay”; una de las más grandes de ellas, llamada la isla del Covado, es ocupada por la extensa granja camaronera “Océanos”.¹⁵

Recapitulando, aunque el río desborda sus crecientes hacia sus estuarios laterales, desde tiempos muy remotos el Magdalena concentró su salida por su actual desembocadura. Expulsa sus cuantiosos sedimentos hacia el mar Caribe; sus arenas han formado centenares de kilómetros de playas, sobre todo hacia el Oeste, que defienden el continente de los embates del mar. Desde la desembocadura del río Magdalena y por las costas hacia el Oeste, el transporte de las arenas se produce por un fenómeno de erosión de playas generado por el oleaje de los vientos alisios, y al mismo tiempo, su acreción, por el aporte de nuevas arenas provenientes del propio río. Una de las más grandes y estables flechas de arena creada por el río es la que va desde la Boquilla, pasa por Crespo, el Cabrero, el Centro Histórico de Cartagena y sigue por Bocagrande hasta el Laguito. De esta manera, la propia Cartagena de los siglos XVI-XVII fue fundada y construida sobre una gran isla larga de arena creada por el Magdalena, y estabilizada por sus antiguas escolleras y sus modernos malecones y espolones.



El Río Magdalena tiene bigotes, y son de arena

Desde la terminación de los tajamares, hasta muy recientemente, las fuentes de arena que utilizó la deriva litoral fueron los restos de las antiguas islas y bancos que se formaron en la desembocadura del río, como las islas del Medio, Carpinteros, Sabanilla y Verde. Cuando estas se agotaron, la deriva litoral se llevó hacia el Suroeste las arenas de las playas de Puerto Colombia.

La mayor parte de las arenas transportadas por el río, a partir de la construcción de los tajamares

y subsiguientes estrechamientos, siguieron de largo hacia las profundidades del plano abisal de Colombia. Pero hoy, para sorpresa de muchos, se ha reconstruido en el sector occidental una nueva barra a 9 o 10 metros de profundidad, más pequeña que la que se desplomó estruendosamente el 30 de agosto de 1935 llevándose consigo hacia el cañón submarino 500 metros del tajamar occidental. En efecto, todo parece indicar que las arenas están comenzando de nuevo a nutrir las playas, en especial, las de la reciente flecha al Oeste del propio tajamar occidental.

¹⁵ Por esas grandes ciénagas saladas y profundas entraron entre 1907 y 1908 barcazas marinas con la maquinaria que había sido importada de Glasgow para el Ingenio Central Colombia. Sus aguas eran tan profundas que las goletas sanandresanas de alto bordo navegaban hasta el puerto de Sincerín a cargar azúcar para comerciar en Colón, Bluefields y San Andrés y Providencia. Así lo reportó en 1910 el periodista bogotano Rufino Cuervo Márquez (El Porvenir 12 y 13 de abril de 1910, citado en M. T. Ripoll, El Ingenio Sincerín, p. 18.). También según Arévalo y de Pombo, “las mareas del mar” llegaban hasta Mahates. Las ciénagas superiores y la gran Matuna decantaban, filtraban y salinizaban las crecientes del Magdalena, antes de que estas salieran a la bahía de Barbacoas. Este complejo y riquísimo ecosistema hizo posible la existencia de arrecifes coralinos desde la punta sur de la Isla de Barú hasta Boca Chica y dentro de la propia bahía de Cartagena.

¹⁰ ALVARADO, Manuel, *CANAL DEL DIQUE: Plan de Restauración Ambiental*, Ediciones Uninorte, Bogotá, 2001, Anexos, Figura 9.3.

¹¹ ALVARADO, Manuel, *Ibidem*.

¹² ALVARADO, Manuel, *Op.cit*, Figura 9.3, p. 273.

¹³ ALVARADO ORTEGA, *Op.cit*. Figura 9.3, p. 273.

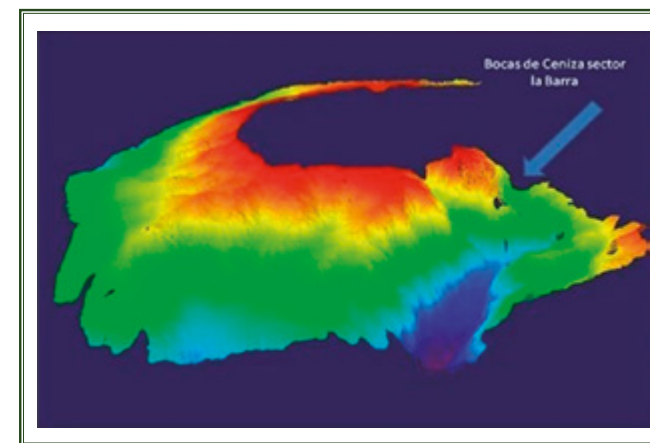
¹⁴ ALVARADO ORTEGA, *Op.cit*. Figura 9.3, p. 273.

Tajamares de Bocas de Ceniza.¹⁶

Dichos tajamares, que desde 1936 hicieron navegable por navíos de alto bordo de manera más o menos permanente la entrada de 22 kilómetros hasta el puerto de Barranquilla, tuvieron el mencionado impacto destructivo hasta hace pocos años sobre las playas vecinas, y en especial, sobre las más cercanas, las de Salgar y Puerto Colombia.

Los tajamares no solo destruyeron a Isla Verde, la gran flecha de arena que hacía posible la bahía de Sabanilla; acabaron también con las playas de Puerto Colombia y eventualmente con su gran muelle, símbolo de las épocas gloriosas cuando juntas, Sabanilla y Barranquilla formaron, la “Puerta de Oro de Colombia”. La respuesta oficial de los líderes de la capital regional en los años 60, 70 y 80 a los reclamos de los vecinos de las playas de Puerto Colombia fue despiadada pero correcta: que la erosión de las playas vecinas era un precio

que estaba justificado por los superiores intereses portuarios de la región (hoy, “metropolitana”) a las cuales pertenece Puerto Colombia; que la bahía de Sabanilla perdía profundidad año tras año, mientras que los buques crecían de eslora, manga y calado. Al respecto, todavía sorprende el duro rechazo a los reclamos de su Alcalde, en artículo publicado hace más de 30 años por el periódico *El tiempo*, cuyo autor, el insigne ingeniero Jorge Borda Palma, mostraba tanta paciencia como ánimo didáctico.¹⁷ La gente mayor de Puerto Colombia sabe y aún escribe mucho al respecto. Adoloridos dicen que por falta de suficiente estudios se desconocía hace 80 años la existencia de un cañón submarino frente al final de los tajamares. Todavía se escuchan sus voces de inconformidad con el desastre de ingeniería que le quitó la flecha de arena protectora de la bahía de Sabanilla, sus playas y su muelle, la desaparecida Isla Verde.¹⁸



Tramo somero del cañón submarino, hasta 100 m de profundidad.

El cañón submarino apareció “por accidente” en 1935; así lo reportó en 2009 para “Barranquilla Como Vamos” el Profesor Manuel Alvarado.¹⁹

Los tajamares siguen siendo el gran símbolo cívico de la Arenosa. Han perdurado, no porque le hubieran devuelto a Barranquilla su condición de “Puerta de Oro de Colombia”, título pleno de nostalgia que aún retumba en la conciencia de los colombianos, sino porque con ellos se cumplió un sueño cívico: que la ciudad en el centro de la Costa Caribe y a orillas del Magdalena se convirtiera en “puerto fluvial y marítimo para vapores”.

Muelle de Puerto Colombia.²⁰

El mismo embeleco pero al revés lo cumplió entre 1923 y 1952 la Ciudad Heroica. La llegada del Canal del Dique hasta su propia bahía la convirtió en “puerto marítimo y fluvial para vapores”. La ironía

es que ambos sueños se hicieron realidad justo cuando el transporte de pasajeros y carga general por el río Magdalena fue reemplazado por las carreteras y las rutas aéreas; así son los mercados, que todo lo calculan en tiempo y en dinero.

La canalización del Dique hasta la bahía en 1952 también nació obsoleta. Cuando finalmente se concluyó, después de 302 años de esfuerzo, no sirvió para la movilización de pasajeros y de carga general. Pero ha proveído algo más vital que el transporte fluvial: agua dulce desde 1936 con la bocatoma de Gambote y a partir de 1961, del rosario de ciénagas de Juan Gómez, Bohórquez y Dolores. Consecuencia no intencional que liberó a Cartagena de los aljibes, y que fue una verdadera salvación para la región: antes de las obras del Dique entre 1923 y 1952, las aguas saladas y sus mareas llegaban hasta Mahates; había manglares casi hasta San Estanislao. Así lo muestran tres mapas del siglo XIX: Trautwine (1844-1850); Terry (1872-1878); y Simons (1895).

El ingeniero e historiador Rodolfo Segovia Salas, barranquillero y cartagenero a la vez — nuestros ciudadanos “bicéfalos” distinguidos son lamentablemente escasos— escribió en 1999 que los tajamares eran un monumento a la voluntad y a la tenacidad cívica de Barranquilla, ciudad que con ello demostró que era capaz de luchar unida por un gran propósito, virtud y capacidad que sigue más vigente que nunca.

Efectivamente, la inauguración de los tajamares por Alfonso López Pumarejo a bordo del destructor Antioquia en 1936 marcó la culminación de una gesta incansable de más de 30 años que libró la dirigencia de Barranquilla.²¹ La lucha cívica, empresarial y política para lograr que la Nación construyera los tajamares sufrió un largo viacrucis de interminables estudios de ingeniería y de discusiones supuestamente técnicas. Los estudios formales fueron iniciados en 1907 por la firma norteamericana Ripley y Haupt.

¹⁶ Dirección General Marítima, noviembre 2015.

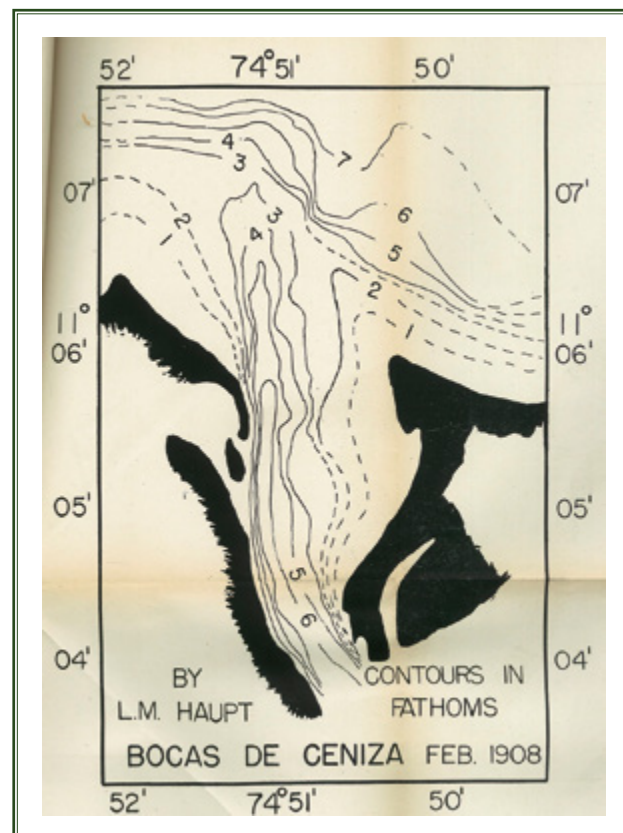
¹⁷ BORDA PALMA, Jorge, Bocas de Ceniza y Puerto Colombia. Artículo diario *El Tiempo*, Julio 7 de 1983, P. 5A, <https://news.google.com/newspapers?nid=1706&dat=19830705&id=T5wcAAAAIABJ&sjid=wGcEAAAABAJ&pg=6005,1726667&hl=es>.

¹⁸ <http://www.elheraldo.co/local/la-desaparicion-de-isla-verde-la-primera-muerte-del-muelle-de-puerto-205359>, publicado en julio 13 de 2015.

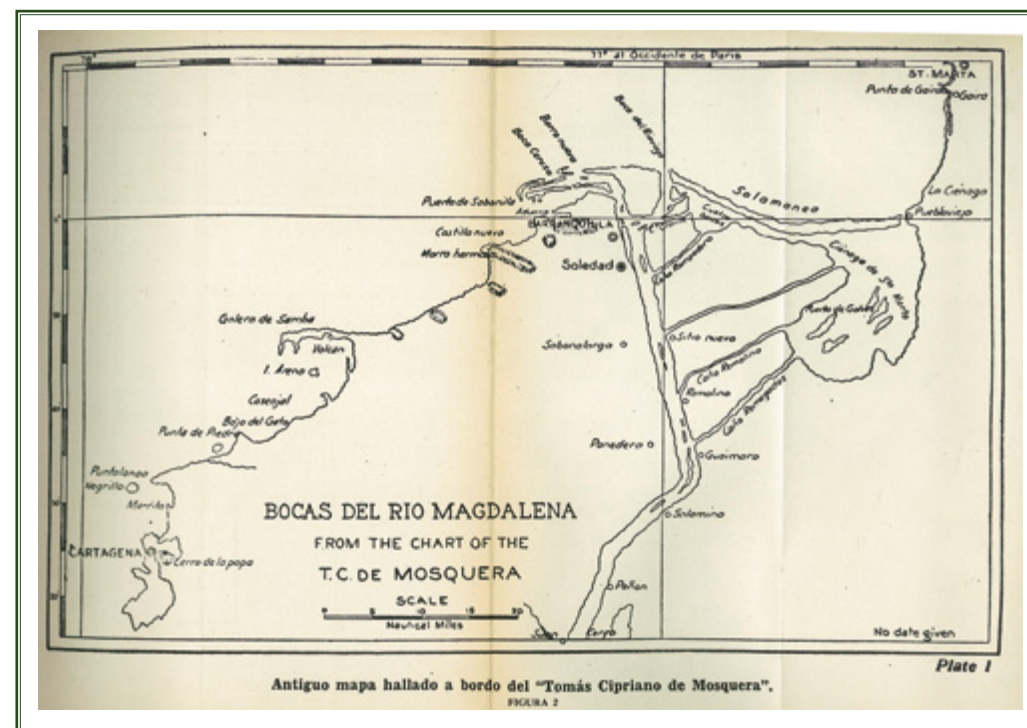
¹⁹ ALVARADO ORTEGA, Manuel, Barranquilla, ciudad con río y mar, Ediciones Uninorte, Barranquilla, 2009. <http://www.barranquillacomovamos.co/copy/images/stories/pdf/ciudad/Barranquilla.pdf>.

²⁰ Ver en: www.diarioadn.com

²¹ SEGOVIA, Rodolfo, *Bocas de Ceniza*, Revista Credencial Historia, agosto 1999, No. 116.



Mapa de la barra, Bocas de Ceniza, 1908.²²



Mapa de las bocas del río Magdalena levantado a mediados del siglo XIX hallado a bordo del ARC Mosquera.²³

Luego la responsabilidad pasó en 1914 a manos del Konsortium Julius Berger. Sin embargo, la derrota alemana en la primera guerra, así como las expectativas del Gobierno Nacional de conseguir que los Estados Unidos pagaran la anhelada indemnización por la toma de Panamá, se confabularon para que los banqueros exigieran nuevos estudios. En consecuencia, el Ministerio de Obras contrató entonces a Black, McKenney and Steward, firma integrada por antiguos ingenieros del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos. Vino otra vez la discusión sobre la obra. La Sociedad Colombiana de Ingenieros recomendó cautela y dragados, en vez de tajamares, dictamen que cayó como un baldado de agua fría en Barranquilla.

Rodolfo Segovia describió la reacción barranquillera: "La ciudad impertérrita se agita". Debió en efecto agitarse mucho. Tanto, que en respuesta el Gobierno Nacional, apabullado, encargó enseguida de la construcción de los tajamares a la firma Ulen and Co. En 1926 se inauguró el Campamento de Las Flores, la base logística de la construcción de los tajamares. Las

obras comenzaron al año siguiente. Sin embargo, la Ulen gastó demasiado, como que ganaba el 8% de lo que invirtiera. Pronto se esfumaron 5.5 millones de dólares, de los US\$25.000.000 de la mezquina y humillante indemnización por lo de Panamá; las obras se suspendieron en 1929 cuando los tajamares iban apenas por 175 y 225 metros cada uno. En 1930 la crisis económica mundial paralizó al país. Pero en 1933 el presidente Enrique Olaya Herrera contrató, con la ayuda de Robert Parrish, a la Raymond Concrete Pile Company y a la Winston Brothers Company. La majestuosa obra salió adelante, y el 30 de agosto de 1935 la barra se desplomó, junto con 500 metros del tajamar occidental.²⁴ Durante mucho tiempo, Sir Alexander Gibb and Partners fungiría de consultora de una última instancia del "puerto marítimo y fluvial", para mantener el proceso de formación natural de la barra bajo control. Con los tajamares, dice Rodolfo Segovia, Barranquilla había logrado, a punta de cabildeo del bravo, que el Ministerio de Obras Públicas construyera la única obra de "ingeniería colombiana que puede verse a ojo desnudo desde la Luna".²⁵



El difícil mare nostrum

La construcción de los tajamares y la ejecución de los dragados de profundización de la desembocadura del río Magdalena tuvieron diversos impactos sobre el litoral entre Puerto Salgar, Puerto Colombia y Cartagena, así como también sobre las playas al este del tajamar oriental y al Oeste de la barra de Ciénaga, donde, por falta del aporte de arenas del río, el mar hoy se acerca peligrosamente a la banca de la carretera Barranquilla-Tasajera.

En contraste con la abrasión registrada a partir de la tercera década del siglo pasado, en el XIX diversos mapas registraron la acreción y existencia de flechas y ganchos de arena enormes, creados

por la abundancia de las arenas del río. Las islas alrededor de las antiguas Bocas de Ceniza fueron las más espectaculares, junto con la Galera de Zamba, que daba abrigo a la bahía del mismo nombre.

A mediados del XVII debieron presentarse también enormes excedentes de arena fluvial, porque la playa que hoy llamamos de Bocagrande (la del barrio moderno) comenzó a crecer desde el Laguito hacia Tierra Bomba. En pocos años, las arenas de la deriva litoral cerraron por completo la Boca Grande de la bahía de Cartagena. De ello quedó un testimonio histórico y cartográfico muy rico, que veremos más adelante.

²² HEEZEN, Bruce C., *Corrientes de Turbidez del río Magdalena*, Colombia, Sociedad Geográfica de Colombia, Academia de Ciencias Geográficas, publicado en el boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia, número 51 y 52, Volumen XIV, tercero y cuarto trimestre de 1956. www.sogeocol.edu.co.

²³ Este mapa del Magdalena levantado a mediados del siglo XIX, muestra la boca grande del río con sus dos pequeñas bocas hacia el Este, y conectadas por una serie de caños con el cauce principal.

²⁴ HEEZEN, Bruce C., *Corrientes de Turbidez del río Magdalena*, Colombia, Sociedad Geográfica de Colombia, Academia de Ciencias Geográficas, Artículo del boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia, número 51 y 52, Volumen XIV, tercero y cuarto trimestre de 1956. www.sogeocol.edu.co.

²⁵ Op. Cit. SEGOVIA, Rodolfo, Bocas de Ceniza.



Carretera Barranquilla-Ciénaga, kilómetro 19, una esquina crucial de la deriva litoral hacia el Este de la costa caribe.



Peligra la carretera Barranquilla-Ciénaga.

Nuestra ignorancia de los efectos del Magdalena sobre el Caribe tiene mucho que ver con la violenta naturaleza del mar que nos tocó. La dificultad para navegarlo, como es obvio, ha restringido nuestra capacidad para estudiarlo. Sus soñolientas mareas, de apenas 20 o 30 centímetros, engañan. En todo lo demás —oleaje, vientos, corrientes, tempestades innombrables, temperaturas— es un mar cruel, que seduce a los incautos con sus ocasionales “calmas chichas”.

El mar entre Santa Marta, Barranquilla y Cartagena en épocas de brisas (incluyendo algunos “veranillos de San Juan”) siempre ha sido muy duro para navegar. De hecho, la desembocadura del río Magdalena y sus playas vecinas, hasta Ciénaga al Este y Cartagena al Oeste, han sido a través de nuestra historia conocida, un verdadero cementerio marino. Sus brisas entre diciembre y abril son de una intensidad a veces insoportable para el navegante deportivo, que con frecuencia se ve obligado a buscar refugio o regresar a puerto.²⁶



²⁶ Un ejemplo reciente: dos amigos marinos de alto bordo en 2015, en distintos meses y veleros, trataron de navegar en época de brisa hacia Santa Marta. No llegaron siquiera a Puerto Velero.

Y en época de lluvias, las súbitas tormentas, con vientos sur o suroestes violentos, acompañados de rayos y centellas, son famosas por su violencia destructiva. En tierra, desentechan casas; en el mar, quiebran mástiles, tuercen cascos y ahogan tripulantes y pasajeros. Aunque en invierno afortunadamente no nos llegan los núcleos de los huracanes que asolan las islas de Barlovento y Sotavento, en verano, en cambio, nos barren los vientos alisios, nos revuelca su turbia deriva litoral y el gran oleaje de la Corriente del Caribe. Las brisas de verano promedian velocidades de 20 nudos entre diciembre y abril, con ráfagas mar afuera y al Norte de la Guajira hasta de 60. Vienen de las Islas Canarias con fuerza indómita. El oleaje cruza el Atlántico con los vientos alisios, cabalgando sobre la Corriente del Caribe. Al llegar a las Islas de Barlovento una parte de su onda larga oceánica se acorta y encrespa, pero el grueso de ella sigue de largo, incólume. Luego arrasa la costa de Venezuela, y se estrella contra el Este de la Guajira y sobre Los Monjes.

Al tropezar con la Sierra Nevada las brisas pivotean hacia el Suroeste, y se pegan directamente contra la costa alrededor de Bocas de Ceniza. El mar frente

a Riohacha es abrigado por estar a sotavento de la península, pero unas pocas millas mar afuera es un infierno para la navegación de cabotaje. Más al Norte los barcos pequeños —como los antiguos camaroneros, los famosos “vikings” ya casi desaparecidos del mar— duraban días enteros con proa al norte, batallando con oleaje y brisa, sin poder doblar el Cabo de la Vela.

La punta Norte de la Guajira obliga al oleaje que viene del Este Noreste a hacer un pivote. Dobla hacia el Sur y Suroeste entre las rocas de Puerto Estrella y el Cabo de la Vela. Su fuerza oceánica revienta contra las estribaciones marinas de la serranía de Macuira. El oleaje enseguida enfila su furia sobre la desembocadura del río Magdalena. Sigue hacia el sur y se estrella contra los someros perfiles al Norte de Punta Canoas. La turbia corriente superficial de la deriva litoral llega hacia el sur hasta Salmedina, pero allí se frena al encontrarse de frente con la masa azul y cristalina de la Contracorriente del Caribe, que viene del sur. Abrazadas, las dos corrientes viran en la superficie hacia el Oeste, hasta perderse en el atardecer. Pero abajo, domina la que gira en el seno de nuestro Caribe suroccidental.



Dispersión de sedimentos del río Magdalena en el mar Caribe.²⁷



²⁷ MORENO-Madriñán, Max J., Douglas L. Rickman, Dan E. Irwin and Jun Ye (2015). Using Remote Sensing to Monitor the Influence of River Discharge on Watershed Outlets and Adjacent Coral Reefs: Magdalena River and Rosario Islands, Colombia. Int. J. Appl. Earth Observation & Geoinformation, 38, 204-215. DOI:10.1016/j.jag.2015.01.008. Disponible online en: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0303243415000094>.

En el mapa justamente famoso que hizo el piloto del vapor Fidelidad de propiedad de Juan B. Elbers se repite el ícono de “reventazón” en varios puntos alrededor de Bocas de Ceniza. Allí naufragaron decenas de embarcaciones, desde los bergantines de Jiménez de Quesada en 1536 hasta el yate “Warrior” de Vanderbilt en 1914. Las tragedias marinas marcaron la tormentosa historia de la desembocadura al mar del río Magdalena; aún los aficionados a estas catástrofes marinas recuerdan el naufragio en 1895 del vapor francés *L'Amérique*, procedente de La Guaira. Se perdieron, además de muchos pasajeros, los papeles de José Asunción Silva, desgracia que según sus biógrafos contribuyó a la depresión que lo arrastró al suicidio un año después.

Cuando la abrasión costera al Este del tajamar oriental hizo crisis y el oleaje comenzó a

amenazar seriamente varios puntos de los primeros 28 kilómetros de la carretera Barranquilla-Ciénaga, el CIOH de la Armada Nacional, en su “Estudio de la Línea de Costa entre Bocas de Ceniza y la Boca del Río Toribío”, de 2003, detectó que cerca del tajamar oriental, en el sector de Cuatro Bocas, existía un retroceso “...de playas de cerca un kilómetro en los últimos 65 años”, es decir, desde 1938.²⁹ Especifica que “...el proceso abrasivo es muy intenso...hasta el kilómetro 24...”³⁰ Antes había advertido el CIOH en su Informe Final: “Obviamente, una intervención como la causada por la presencia de los tajamares está quitando un aporte de los sedimentos del río...”³¹ En otras palabras, la construcción del tajamar oriental suprimió la Boca de Río Viejo, que había alimentado esas playas por siglos.



La Deriva Litoral

Los vientos alisios, su oleaje oceánico y las tenues aunque cómplices mareas del Caribe, en un juego de eterno vaivén de reventazones, de abrasión y acrecimiento, de playas que se crean y luego desaparecen, son las fuerzas que, combinadas, transportan las arenas a lo largo de esa costa. Forman la “deriva litoral”. Durante la época seca de fuertes brisas entre diciembre y abril, el fenómeno es visible en la turbidez de las olas que se estrellan contra nuestras playas.

Al sur de Cartagena la Contracorriente del Caribe, también llamada Corriente de Panamá, controla los procesos marinos desde Urabá hasta Salmedina en verano y hasta el Norte de Colombia en invierno. Ya vimos cómo esta corriente se enfrenta y derrota a la corriente costanera de la deriva litoral durante la época de brisas a la altura del bajo Salmedina. En época de lluvias, la Contracorriente del Caribe llega

muy al norte, donde se encuentra de nuevo con la Corriente del Caribe, que sigue en su mayor parte hacia el Golfo de México.

Hemos observado en fotos aéreas que durante la época de lluvia la Contracorriente del Caribe sube desde Urabá hasta el río y peina su pluma sedimentaria hacia el norte. La que escogimos para mostrar la deriva litoral fue captada en marzo de 2015. Muestra el oleaje y las reventazones creadas por la brisa.

También descubre, como ya vimos, que al tajamar occidental le ha salido una flecha hacia el Oeste, en su cintura, que medía en marzo/15 cerca de 1.378 metros de longitud por 523 metros en su parte más ancha. Su aparición y la captación de arenas por los nuevos espolones de Puerto Colombia, son dos buenas noticias para las playas entre Salgar



²⁹ CIOH, “Estudio de la Línea de Costa entre Bocas de Ceniza y la Boca del Río Toribío”, 2003, p. 41.

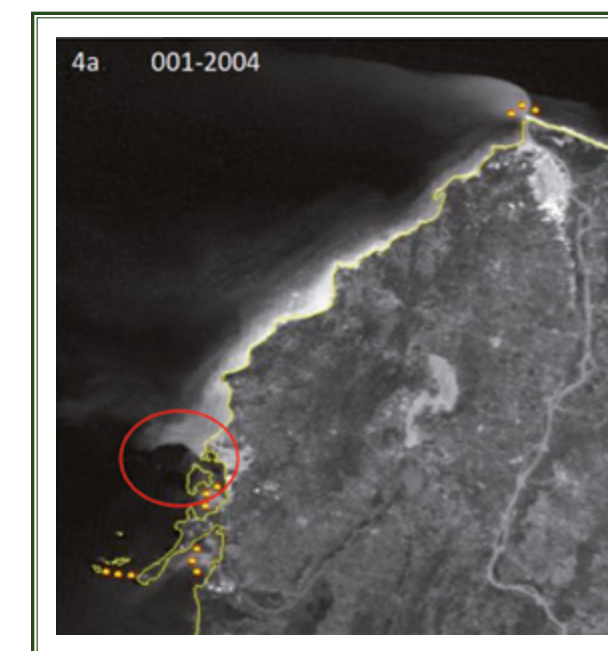
³⁰ *Ibid.*, p. 36

³¹ *Ibid.*, p. 35



y Cartagena, porque indicarían que las arenas del río están saliendo nuevamente hacia el Suroeste.

Y esa flecha es tan reciente que aún no tiene nombre.³²



La Contracorriente del Caribe frena en seco a la deriva Litoral al Norte de Tierra Bomba.³³



Flecha naciente en el tajamar occidental del río Magdalena, 2015. Mediciones de julio 30, 2015.



³² ALVARADO, Manuel. Según el reloj de Google Earth la nueva flecha se comenzó a formar hace unos cinco o siete años. Indicaría que después de 75 años, de nuevo el río está botando arenas hacia el oeste, lo cual es buena noticia para las playas de Salgar, Puerto Colombia, Playa Mendoza, etc.

³³ MORENO-MADRINÁN, Max J., RICKMAN, Douglas L., IRWIN, Daniel E., *Usando teledetección para identificar la incidencia de sedimentos del Canal del Dique en sistemas acuáticos costeros*. Primer Congreso Iberoamericano sobre sedimentos y ecología, México, julio de 2015.





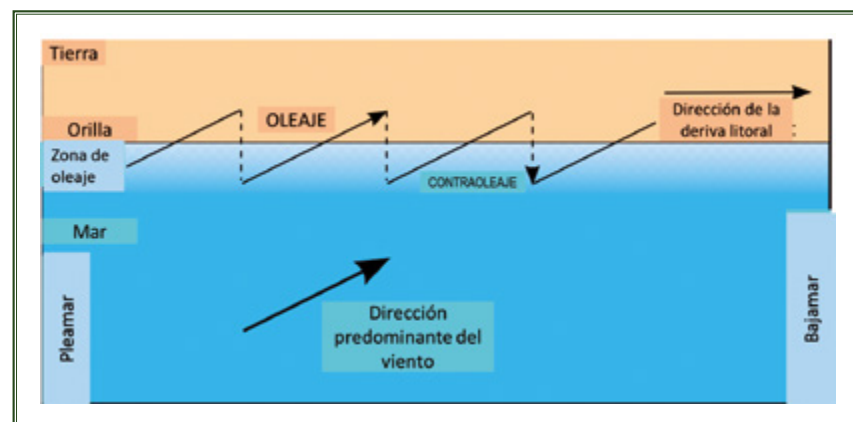
Los nuevos espolones de Puerto Colombia captan arenas de la deriva litoral.

¿Será la nueva flecha el inicio de una nueva ciénaga, encima de la ciénaga de Mallorquín? ¿Indican las múltiples rompientes que las arenas del río están iniciando el relleno del triángulo entre la desembocadura y Salgar? ¿Aparecerán eventualmente islas o flechas de arena como las que existieron hasta la tercera década del siglo XX?

Desde un avión, al despegar de Soledad con rumbo norte, el vivo contraste entre el azul del mar y el color pardo del barro del río es visible en épocas de lluvia (abril-noviembre). Es además un espectáculo natural que admiran las tripulaciones de los grandes barcos que desde 1936 entran y salen regularmente por los tajamares de Bocas de Ceniza.

En época de brisa, la “deriva litoral” viene del Norte hasta Cartagena, siempre pegada a la costa y cargada de las arenas que arroja el Magdalena al mar. Cerca de su propia desembocadura el fenómeno de la deriva litoral ha sido menos estudiado porque la violencia del oleaje y el azaroso encuentro de corrientes, oleaje, mareas y brisas, no han permitido precisarla de la manera rutinaria que requiere la ciencia.

El eterno vaivén de las olas, mareas y brisas erosiona y crea playas. Cuando no le llegan las arenas del río, la deriva litoral no tiene nada que poner, y entonces erosiona playas. La nuestra es una de las muchas “derivadas litorales” que se presentan en diversas costas del planeta.



La dinámica de la Deriva Litoral.³⁴



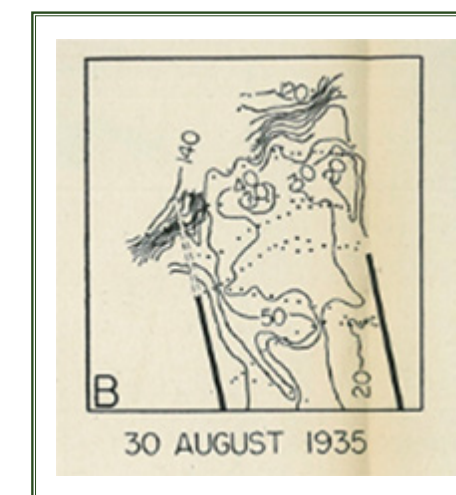
³⁴ http://www.geocaching.com/geocache/GC3V6BD_stokes-bay-browndown-cuspate-foreland.



La Contracorriente del Caribe, la calefacción de Europa

La Contracorriente del Caribe que llega a la costa caribe colombiana desde Panamá hace parte del remolino que se desprende de la corriente que viene de África, llamada la Corriente del Caribe. Al estrellarse esta gran corriente contra la costa al sur del Cabo Gracias a Dios, entre Honduras y Nicaragua, se crea una corriente mucho menor que baja hacia el sur por Costa Rica y Panamá hasta llegar a Urabá. Allí gira hacia Isla Fuerte y hacia los archipiélagos de San Bernardo y Barú y Rosario. Continúa hacia Barranquilla y sigue de largo hasta unirse nuevamente, al Norte de Colombia con la Corriente del Caribe, cuya mayor parte fluye hacia el Golfo de México, donde se arremolina, sale disparada entre las Bahamas y la Florida y se convierte en la fortísima corriente del mismo nombre que modera el clima del Norte de Europa.

Precisamente, muchos geógrafos, climatólogos y escritores europeos, como Érik Orsenna, viven pendientes de la suerte de la Corriente del Golfo de México. Las aguas relativamente más cálidas que recibe la Corriente del Golfo de México provienen de nuestra Contracorriente del Caribe, el remolino tropical ya descrito. Regiones como Cornualles, Gales o Bretaña, consideran el aporte de las aguas calientes de la Contracorriente del Caribe como parte fundamental de su patrimonio natural. Para los países que se benefician con la cálida Corriente del Golfo de México, su temperatura y estabilidad son vitales. Resulta entonces un asunto de vida o muerte para Irlanda, el Reino Unido, Francia y el Norte de Europa.



Desplome de la barra y del tajamar occidental: 30 de agosto de 1935, Bruce C. Heezen.³⁵



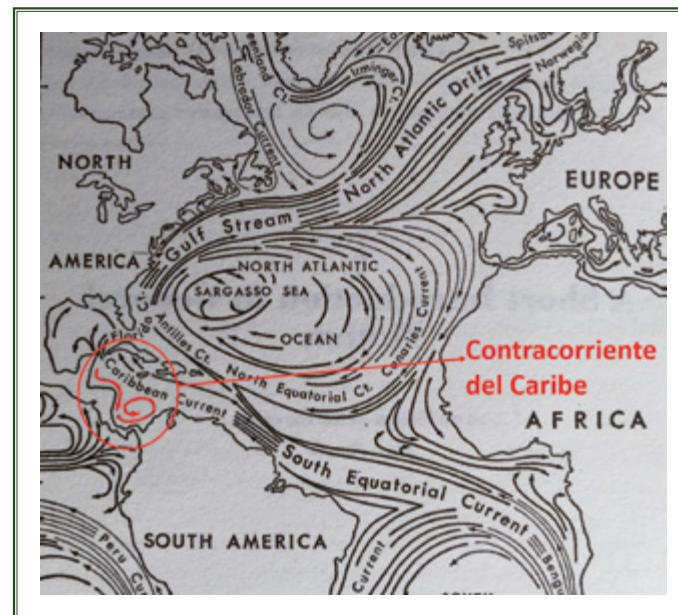
³⁵ Fecha del desplome de la barra y del tajamar occidental: 30 de agosto de 1935, Bruce C. Heezen. En: Artículo del Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia Número 51 y 52, Volumen XIV Tercero y Cuarto Trimestre, 1956. Transcripción: “Hace unos 20 años que R. Daly sugirió la idea de que los cañones submarinos del mundo eran atravesados por corrientes de turbidez o densidad. Desde ese entonces se han encontrado muchas pruebas que tienden todas a demostrar tanto la existencia de dichas corrientes como a recalcar su importancia capital en la sedimentación marina. Las corrientes de turbidez se han reproducido e investigado en modelos experimentales y el trabajo de campo ha probado su existencia en lagos y depósitos de agua. Las exploraciones de post guerra han comprobado que amplias áreas del fondo profundo del océano están cubiertas por arenas de mares profundos y cascajo. Afloramientos terciarios en los muros de los cañones con profundidades de más de 4.000 metros han indicado que en ellos ha tenido lugar una erosión submarina reciente. Estudios de corrientes de turbidez iniciadas por un sismo, como fueron las que siguieron al terremoto de Grand Banks de 1929 en el Canadá, y al de Orleansville de 1954 en Algeria, han confirmado el hecho de que por su destrucción de cables submarinos, las corrientes de turbidez adquieren velocidades hasta de 55 nudos y recorren distancias de 1.000 kilómetros. Los corazones o pruebas de sedimentos tomados del área de sedimentación al Sur de Grand Banks revelan una capa superior de 1 metro de espesor de limo clasificado según tamaño, a 560 kilómetros del área origen de la corriente de turbidez. Aunque es muy cierto que las corrientes de turbidez puestas en movimiento por un terremoto y que se inician como deslizamientos sobre áreas relativamente extensas de las pendientes continentales, son de mucha importancia en el transporte de sedimentos a aguas más profundas, sin embargo ellas solas no alcanzan a explicar esa erosión de los cañones submarinos. La razón de ello es que su movimiento no está canalizado y los frentes que avanzan con fluidez son muy amplios. El río Magdalena tiene una longitud aproximada de 1.500 kilómetros. Su área de drenaje se extiende entre las Cordilleras Oriental y Occidental de los Andes en donde estos se ramifican en el territorio colombiano.”

Las “corrientes de turbidez submarinas”, fenómeno oceanográfico menos conocido que la deriva litoral, se detectaron el mismo 30 de agosto de 1935, cuando colapsó la barra y con ella, 480 metros del tajamar occidental; la resultante corriente de turbidez rompió varios cables de comunicaciones en su descenso hacia el Plano Abisal de Colombia. Fue en esencia una gran avalancha submarina.

Tal como se puede ver en las imágenes de la costa entre la desembocadura y Cartagena, los vientos alisios crean durante los meses secos, entre diciembre y abril, una angosta corriente turbia pegada a la costa; es nuestra deriva litoral. Se aprecia como una franja costera amarillenta que baja desde Bocas de Ceniza hasta el Bajo de Salmedina justo frente a Tierra Bomba. Otra corriente – cuyo transporte de arenas es hoy insuficiente -- va desde el tajamar oriental hacia el

kilómetro 28 de la carretera Barranquilla-Ciénaga, Magdalena, justo en la Isla de Salamanca.³⁶

El síntoma de esa insuficiencia de arenas es notorio desde finales de los años 30 del siglo pasado: según el ya citado estudio del CIOH, fechado en 2003, en 65 años se había perdido casi un kilómetro de playa. El tajamar oriental fue concluido en 1936, pero en 1942 más de 150 metros de terraplén se fueron al abismo. La salida del río fue estrechada con un gran dique direccional y luego con múltiples espolones, para acelerar su flujo, con el fin de derribar la barra que entorpecía y sigue entorpeciendo la navegación, que se reconstruye con los sedimentos que aporta el río. ¿Cuándo se acabará el círculo vicioso? La respuesta es obvia: cuando se acaben las arenas que bajan de las 4 escarpadas laderas que conforman su cuenca hidrográfica. Es decir, cuando se nivele la topografía de Colombia.



La Contracorriente del Caribe.³⁷

La Contracorriente del Caribe, a profundidades de 100 metros y más, nunca deja de girar; corre inclusive por debajo de la corriente turbia de la deriva litoral entre el bajo de Salmedina y el tajamar occidental. Durante los meses de brisa la corriente

de la deriva litoral y la Contracorriente del Caribe se enfrentan en la superficie del mar en un largo pulso costanero de muchos kilómetros desde Tierra Bomba y Salmedina. Tal como se aprecia en la figura, la deriva litoral y sus sedimentos salen hacia el Oeste.

³⁶ ORSENNNA, Erick, *Portrait du Gulf Stream: Eloge des courants*, Ediciones de Seuil, 2005.

³⁷ ORSENNNA Érik, *Portrait of the Gulf Stream*, Londres, 2008. En ROJO se muestra la Contracorriente del Caribe. Su área de giro o remolino frente a Colombia se señala también en ROJO.

La deriva litoral es una franja estrecha de agua turbia que fluye principalmente en época de brisas. Unos 12 kilómetros mar afuera de Salmedina, en el Bajo de Nokomis, el agua es casi siempre de un azul profundo; es la que buscan los pescadores deportivos de marlin y pez vela; viene del sur, de la Contracorriente del Caribe. Sigue al Norte hasta encontrarse con la Corriente del Caribe, con la cual se mezcla. Son sus aguas cristalinas las que crearon los archipiélagos coralinos del Escudo de Veraguas, San Blas, San Bernardo y las islas de Barú y Rosario.

La deriva litoral que viene del norte, formada por los alisios que apilan aguas contra la costa entre la desembocadura y Tierra Bomba, es turbia, de un color característico de las aguas del mar mezcladas con las del río Magdalena. Es la corriente costanera que transporta y reparte las inconfundibles arenas grises del río, desde el tajamar occidental hasta

las playas de Puerto Colombia, Santa Verónica, Manzanillo del Mar, la Boquilla y Bocagrande.

En la figura que muestra la dinámica de la deriva litoral, apreciamos que el transporte de arenas se produce principalmente por la fortaleza de los vientos alisios del Norte y del Noreste cuando revientan sobre la costa inclinada a 45° entre Puerto Colombia y las playas de Bocagrande. Esa pendiente geográfica de la costa desde el Noreste hacia el Suroeste, en juego con las brisas del norte y del Noreste, genera la corriente de la deriva litoral, es decir, el juego estacional de abrasión y acrecimiento de playas. Como hemos visto, es el proceso que transporta las arenas desde la boca del río hasta la altura del bajo de Salmedina, al Oeste de Tierra Bomba, donde la corriente de la deriva litoral se encuentra con la Contracorriente del Caribe y frenada, sale al Oeste.



La Contracorriente del Caribe protege los arrecifes de los archipiélagos, aún durante las épocas de mayores brisas. Cuando existía el Estero de Pasacaballos que comunicaba a las dos bahías, la Contracorriente arrinconaba los egresos de agua fluvial en Barbacoas, con lo cual también protegía los corales.³⁸

³⁸ MORENO-MADRINAN, Max J., RICKMAN, Douglas L., IRWIN, Daniel E., *Usando teledetección para identificar la incidencia de sedimentos del Canal del Dique en sistemas acuáticos costeros*. 1er. Congreso Iberoamericano sobre sedimentos y ecología, México, julio, 2015.

La energía de la deriva litoral es suministrada por los vientos alisios, que también crean el oleaje; las mareas del Caribe son tímidas pero eficaces colaboradoras en el transporte de arenas y en menor, cuantía, de finos en suspensión provenientes del Magdalena.

En la figura, del experto en sensores remotos de la Universidad de Indiana, el Profesor M. J. Moreno, mostrada arriba, podemos observar el alcance y la forma de la franja de corriente turbia de la deriva litoral. De manera aún más clara, podemos apreciar el mismo fenómeno costanero en las figuras.

Las brisas, como denominamos a estos vientos en la región Caribe, nos llegan del Norte y del Noreste. Forman y empujan la corriente de la deriva litoral que impulsa las arenas en un ángulo tal que favorece su arrastre, mediante el vaivén de las olas y la marea que explica la figura. Esta corriente costanera se encuentra, frente a Tierra Bomba, con la barrera infranqueable de la cristalina Contracorriente del Caribe. De esta manera, las arenas de las playas entre Barranquilla y Ciénaga y entre Puerto Colombia y Cartagena, son iguales a las arenas que se pueden encontrar en una playa del río cerca de Honda, Barrancabermeja, el Banco o Calamar.³⁹

Apreciamos en las figuras del Profesor Max Jacobo Moreno que las aguas del río en verano viajan muy pegadas a la costa entre la desembocadura y Cartagena.

Desde Nicaragua, Costa Rica y Panamá — pasando por el Escudo de Veraguas y las islas de San Blas — vienen las aguas cristalinas que hicieron posibles los corales de las islas y las arenas blancas de las playas de los archipiélagos de San Bernardo y del Rosario. Este fenómeno explica la enorme

diferencia entre las playas grises que van desde Cartagena hasta Puerto Colombia, y las playas blancas (“coralinas”) de las islas de Barú y del Rosario al sur de la isla de Tierra Bomba.⁴⁰

Aunque los turistas internacionales generalmente buscan las arenas blancas y las aguas cristalinas, las playas de arenas grises, firmes y libres de piedras peligrosas, también tienen sus adeptos. Son las playas más sabrosas para la natación, porque son seguras, caminables y sociables, como las de Puerto Colombia, Playa Mendoza, Santa Verónica, Agua Marina, Arroyo de las Canoas, Punta Canoas, Manzanillo del Mar, la Boquilla, Crespo y Bocagrande. Reciben anualmente millones de visitantes. Serán playas muy importantes para que desarrollos urbanísticos entre las dos ciudades prosperen. Por otra parte, entre abril y diciembre, cuando predomina el viento sur y no hay brisas fuertes y constantes, generalmente por las mañanas, los bañistas pueden gozar de las aguas cristalinas provenientes de la Corriente de Panamá hasta el propio tajamar occidental. Sin embargo, el fondo de las playas más cercanas a la desembocadura del río son con frecuencia un tanto más blandas; al pisar se siente un fondo acolchonado, quizás porque reciben un poco más de los finos en suspensión que corresponden al 85% de los sedimentos que transporta el río Magdalena.

Afortunadamente, la mayor parte de estos finos de salen mar afuera, transportados por la fuerza del río; pero las arenas, especialmente las gruesas de “material de arrastre”, en cambio, debido a su mayor peso, se depositaban, antes de la construcción de los tajamares, de inmediato. Formaban las barras e islas -- como las difuntas “Isla de Carpinteros”, “Isla Verde”, “Isla Sabanilla” o “Isla del Medio”, y la más grande, la “Isla de los Gómez” — que hicieron

posible la existencia de la bahía de Sabanilla y el dinámico despegue portuario, urbanístico y comercial, así como el legendario espíritu cívico de las épocas de la “Puerta de Oro de Colombia”, cimientos de la Barranquilla moderna. Isla Verde, que formaba la bahía de Sabanilla, frente a Puerto Colombia, y la Galera de Zamba, que protegía

la bahía de Zamba, sobrevivieron pocos años después de la construcción de los tajamares. Debido a ellos, las arenas se fueron durante siete décadas años al cañón submarino que desciende al plano abisal de Colombia, al sur de Jamaica y República Dominicana, negándose a la deriva litoral.



Isla Verde existió hasta mediados del siglo XX.⁴¹

Un poco más de 70 años más tarde, estas arenas han formado, según parece, un puente submarino hacia el Oeste que ha permitido que salgan de nuevo hacia las playas. Como prueba

de ello mencionamos la formación de “la flecha sin nombre” al Oeste del tajamar occidental y la recuperación reciente de las playas de Puerto Colombia.



Sabanilla y sus difuntas flechas e islas de arena fluvial

Tuvo el Magdalena hasta principios del siglo XX dos bocas principales sobre el Caribe separadas por una isla de miles de hectáreas con figura y cola de cometa, “la Isla de los Gómez”. La boca del río que salía hacia el Este, frente a la Barranquilla del siglo XVI o XVII, era la menos caudalosa de las dos, tal como aparece en la cartografía de fines de los siglos XVIII y XIX. Se le nombra en los mapas del XIX con un nombre posiblemente revelador, la “Boca del Río Viejo”. Pero, ¿por qué se le denominaba “río viejo”? ¿Sería que en algún

momento de su cambiante historia dejó de salir por allí el Magdalena, para retomar su vieja salida unas décadas más tarde? Un renacimiento así explicaría su hogareño y confianzudo remoquete.

La boca del río que salía hacia el Oeste, se conoció desde el siglo XVI como “Bocas de Ceniza”, en alusión a su enorme pluma sedimentaria y a su rompiente norte, allí donde los alisios estrellaban sus grandes olas oceánicas con espectacular violencia en mortales reventazones.

³⁹ Cuando trabajamos en el Ministerio de Obras Públicas, a finales de los 60, manteníamos tres vasos con arena encima del escritorio; dos vasos tenían arenas idénticas, uno de Honda y el segundo con la de las playas de Bocagrande; el tercer vaso tenía arena blanca, de Playa Blanca de Barú. Con ellos tratábamos de entender la razón de la diferencia del color y granulometría entre las playas de Barú y las de Cartagena-Barranquilla. Para nosotros además los tres vasos simbolizaban la eterna lucha veraniega frente a Tierra Bomba y Salmedina de esas dos corrientes, que representaban ecosistemas distintos.

⁴⁰ Desde que el Canal del Dique fue ampliado y rectificado para la navegación en la segunda mitad del siglo XX, se han realizado campañas distintas de mediciones de salinidad y turbidez en años tanto secos como durante la “ola invernal” del 2010-2011. Hubo lecturas al Oeste de las Islas del Rosario de 9 ppm, cuando la salinidad normal del mar, que es la que requieren los corales, es de 35 ppm. También se han coleccionado fotografías y videos del fenómeno de “los bombazos del Dique” sobre las Islas. Científicos de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, el CIOH, Parques Nacionales, EAFIT, la empresa Ecoral y el Oceanario han generado un extenso cuerpo de evidencias duras que establecen de manera incontrovertible el efecto nocivo de las turbias aguas fluviales cargadas de finos en suspensión sobre los arrecifes coralinos.

⁴¹ HEEZEN, Bruce C. , “Corrientes de turbidez del río Magdalena”, Sociedad Geográfica de Colombia, boletines No. 51 y 52, volumen XIV, tercero y cuarto trimestre, 1956.

Mapa 047. El Puerto de Sabanilla.⁴²

En las décadas siguientes a su descubrimiento en 1501 hubo muchos intentos en pequeños navíos a vela, de poco calado, por entrar desde el mar al interior del país por el río, pero fueron más los que naufragaron que los que tuvieron suerte. El portugués Jerónimo de Melo fue la excepción en 1832. Después de los años de reconocimiento y exploración, y luego del abandono de Santa María la Antigua del Darién, nacieron Santa Marta y Cartagena, ambas con accesos más o menos estacionales al río Magdalena a través de ciénagas tranquilas y navegables, profundas y saladas, en combinación en ambos casos con cortos trechos terrestres.

Encima del terrible sitio de Morillo en 1815, a Cartagena le tocó en 1823 sufrir y enfrentar algo, si posible, peor para su futuro: la llegada de los buques de vapor al país. Juan Bernardo Elbers arribó a la destruida ciudad como nuevo “concesionario” de la navegación a vapor por la vía acuática del “Dique” y por el Magdalena, privilegio que había sido aprobado por el Congreso y firmado por Simón Bolívar. A cambio del monopolio de la navegación a vapor Elbers se comprometió a construir un canal desde Mahates hasta el Magdalena, navegable por vapores, justamente como el vapor Fidelidad de su propiedad, el cual ancló en la bahía al tiempo que su dueño llegaba a Cartagena. Según la ficha

técnica de Gabriel Poveda Ramos, el Fidelidad tenía 50 o 60 metros de eslora, manga de 15 a 20 pies, calado cargado de 5 o 6 pies y motor de 40 caballos. Pero en ese año el tramo de Mahates-Barranca del Dique, apto en invierno para champanes y canoas de poco calado, cumplía más de tres décadas sin ningún mantenimiento por cuenta de las distintas revoluciones y guerras europeas y americanas. La invasión francesa había quebrantado a España, y los 105 días del sitio de Morillo habían destruido a Cartagena, aniquilado a sus dirigentes y dispersado a sus sobrevivientes. Tan solo en 1821, dos años antes de la llegada de Elbers, Cartagena había sido liberada.⁴³

La concesión también obligaba a Elbers a mantener siempre en servicio dos vapores en el Magdalena, reto no comparable con el mandato casi imposible de construir un nuevo canal apto para vapores. No existía en 1823 la opción que Núñez tuvo y aprovechó en 1877: importar de Nueva York dragas de cangilones a vapor. Se patentarían en 1860 en París, justo a tiempo para salvar Ferdinand de Lesseps de un imposible: la construcción a pico y pala en un plazo de 10 años del canal de Suez.

En consecuencia, en enero de 1824 el vapor Fidelidad se dirigió a Sabanilla, para intentar entrar por Bocas de Ceniza al río. Realizando cuidadosos sondeos desde un bote de remo enviado adelante, como se acostumbraba, el vapor Fidelidad logró entrar al río, posiblemente el primero en hacerlo. Nos dejó como recuerdo de su proeza una detallada carta náutica, con batimetría y cartelas generosas. Muestra el derrotero seguido por el Fidelidad, navegando mañosamente a vapor entre las islas y flechas de arena que el río había creado en su desembocadura. Añadió su autor detalles adicionales interesantes, como por ejemplo, un ícono para una “reventazón” al sur de Sabanilla, que luego repitió durante todo el recorrido encima de la Isla de Carpineros, en la propia Boca principal o Boca grande y encima de la Isla de los Gómez.

Se distinguen cerca de la “Boca principal” cuatro grandes letras, A, B, C y D. La cartela principal encerrada en bello un lazo acorazonado explica cómo utilizar estas letras para atravesar la reventazón y entrar al río:

“A Estremidad oriental de la Isla de Carpineros al cruzar la barra; tómesese la punta oriental del Este por Sur Este de modo que se doble la reventazón por el extremo occidental de la Isla del Medio, y se tendrá lo menos 15 pies de agua”.

“B El extremo oriental de la Isla del Medio”.

“C La punta sudoeste de la Isla de los Gómez”.

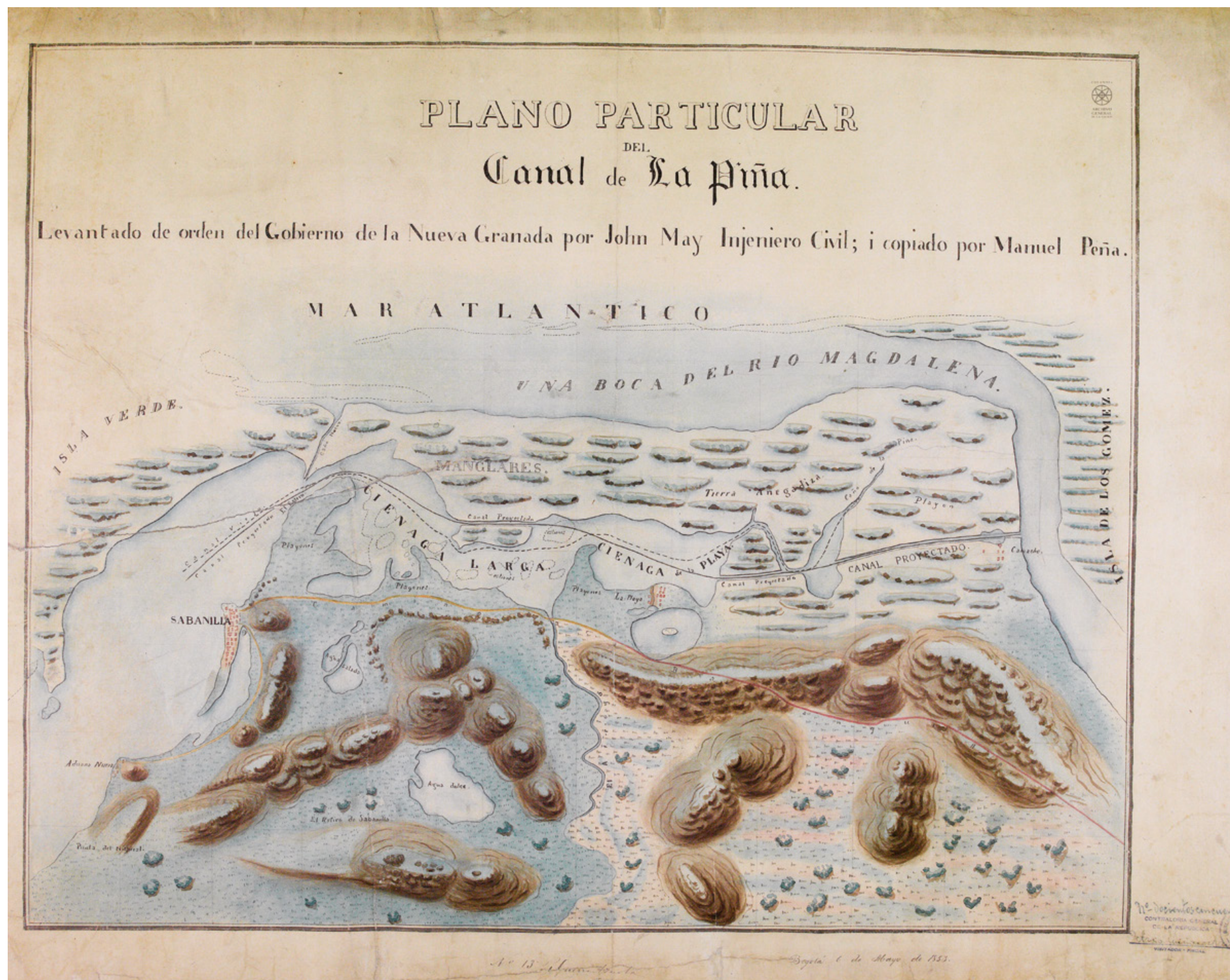
“D Estremidad oriental de la Isla Verde; en la parte del sudoeste de esta isla hay un buen anclaje en 7 brazas de agua y se llama Puerto Bella Isla, aquí hay pescado y ostras en abundancia”.

“Nota: La sonda está tomada por pies cuando el río estaba en menos de medio estado”.



⁴³ Para un mejor entendimiento del Dique de principios del XIX recordemos que una vara equivalía a 84 centímetros. Pues bien, desde su construcción en 1650 como un canal con un ancho de 4 varas y un largo inicial de 3.000 varas, el canal había crecido a 45.500 varas en 1797 por cuenta de los mantenimientos anuales de los deltas que se formaban en invierno y aparecían en verano, con vueltas y tornos que multiplicaban por 3 la longitud del recorrido. En efecto, Totten reemplazó ese tramo en 1844-1850 con un canal recto de 15 kilómetros, que es la recta entrada actual del Dique moderno. Su mantenimiento implicaba dragar a pico y pala el delta que se formaba en cada época de lluvias, que quedaba seco —es decir, “no corriente”— cuando llegaba el estiaje veranero. Su embocadura fluvial por Barranca, según el completo informe de José Ignacio de Pombo de 1797, basado a su vez en los presupuestos de Antonio de Arévalo, estaba seca y su curso, sedimentado. Según las descripciones de Arévalo y de Pombo, era un canalito apto tan solo para champanes, cayucos y bongos pequeños que calaban 20 o 30 centímetros; en verano, según el informe de Pombo, su fondo quedaba 8 pies por encima del nivel del río, por lo cual, para volverlo navegable en 1797, había que excavar hasta 12 pies por 45.500 varas de longitud. Después de 26 años sin ningún mantenimiento, en 1823 resultaría imposible de navegar en un buque de vapor de la longitud del Fidelidad que calaba un metro.

⁴² Por el Capitán de Navío Jayme Brun, Cartagena, 1843 Archivo General de la Nación, Colombia, Mapoteca 4, Ref. M4-394.



Mapa 048. Plano Particular del Canal de la Piña, levantado por orden del gobierno de la Nueva Granada. ⁴⁴



⁴⁴ Por John May, Ingeniero Civil, y copiado por Manuel Peña. Archivo General de la Nación, Colombia, Mapoteca 6, Ref. M6- 259.

La “Isla de los Carpinteros” debió albergar la carpintería más rica y el astillero más grande del país. Trabajarían allí decenas de carpinteros de ribera, propios de las orillas del Magdalena, en medio del sordo estruendo de las reventazones y la brisa, labrando la madera de los enormes árboles y troncos que bajaban por el río, para hacer muebles, pilones, bateas, y hasta vigas para los techos de las casas; ahuecarían macondos que, a punta de hacha y hazuela, gubia, cincel y candela, transformaban en canoas y bongos, para llevar mercancías pesadas desde Sabanilla hasta Mompós y Honda. Muestra el afortunado cartógrafo un punto de “banco de ostras”, y a su lado otro que delata un anglicismo: “camas de ostras”. Finalmente, señala en grandes letras un BANCO DE OSTRAS en el centro de Isla Verde, cerca del “Puerto Bella Isla”, justo donde dice la cartela principal que “hay pescados y ostras en abundancia”.

También señala la carta náutica del Derrotero donde cortar leña para la caldera del vapor al sur de la Isla de los Gómez. Además indica que los fértiles suelos de esa enorme isla alimentaban a Barranquilla y a Soledad.

La Isla del Medio, entre la Boca de Ceniza y la Isla de los Gómez, cambia de figura y sitio en todos los mapas de la desembocadura que hemos examinado. Varias islas largas hacia el Suroeste se desintegraron cuando, inesperadamente, el río profundizó una nueva boca parecida a la que eventualmente se estabilizó con los tajamares a mediados de la tercera década del siglo XX; por ella entraron, según Nichols, 106 vapores y 449 veleros entre 1877 y 1883. Pero de nuevo

la sedimentación cambió la desembocadura y complicó su navegación; el ferrocarril siguió creciendo hasta llegar al largo muelle de madera de Puerto Colombia en 1888.

La franja de “reventazones”, donde las olas descargaban su furia sobre las playas y barras de arena, forma un aro que rodea todo el mapa, dejando libre solo un tramo que era la entrada por el suroeste al puerto de Sabanilla. A vela, estas “reventazones” eran sumamente peligrosas. Pero el vapor Fidelidad logró entrar y subir por el río siguiendo la ruta que pueden apreciar en el mapa, que se atribuye a su piloto.⁴⁵

Años más tarde, en 1852, Barranquilla trataría de comunicar su puerto fluvial con el puerto marítimo de la bahía de Sabanilla mediante la construcción de un pequeño canal, el de “la Piña”, que seguramente sufría del mismo mal del Dique; corriente en invierno, seco en verano. Para ello el Gobierno encargó al ingeniero John May, compatriota de George F. Totten, de diseñar y construir el canal. De su esfuerzo nos queda un mapa, bellamente copiado en Bogotá por Manuel Peña en 1853.

Las vívidas descripciones de su travesía por el ilustre viajero Eliseo Réclus, hacia finales de los 50 del siglo XIX, nos muestran cómo era de bello y misterioso el estuario; su relato fue publicado por Hachette en París en 1861; hoy Bocas de Ceniza —la de esa época— sería candidata a ser Parque Natural Nacional, y de pronto, la UNESCO la declararía Patrimonio de la Humanidad. También, como el Dique, el canal de la Piña fue reemplazado en 1871 por un ferrocarril.



Las arenas del Magdalena cambian la historia

Mirar en un espejo remoto puede ayudar a comprender cuanto las playas dependen de las arenas del río Magdalena. Probar que ellas pueden

cambiar la historia se satisface con el relato de lo que aconteció en la bahía de Cartagena, entre la mitad del siglo XVII y el XVIII, cuando la Boca

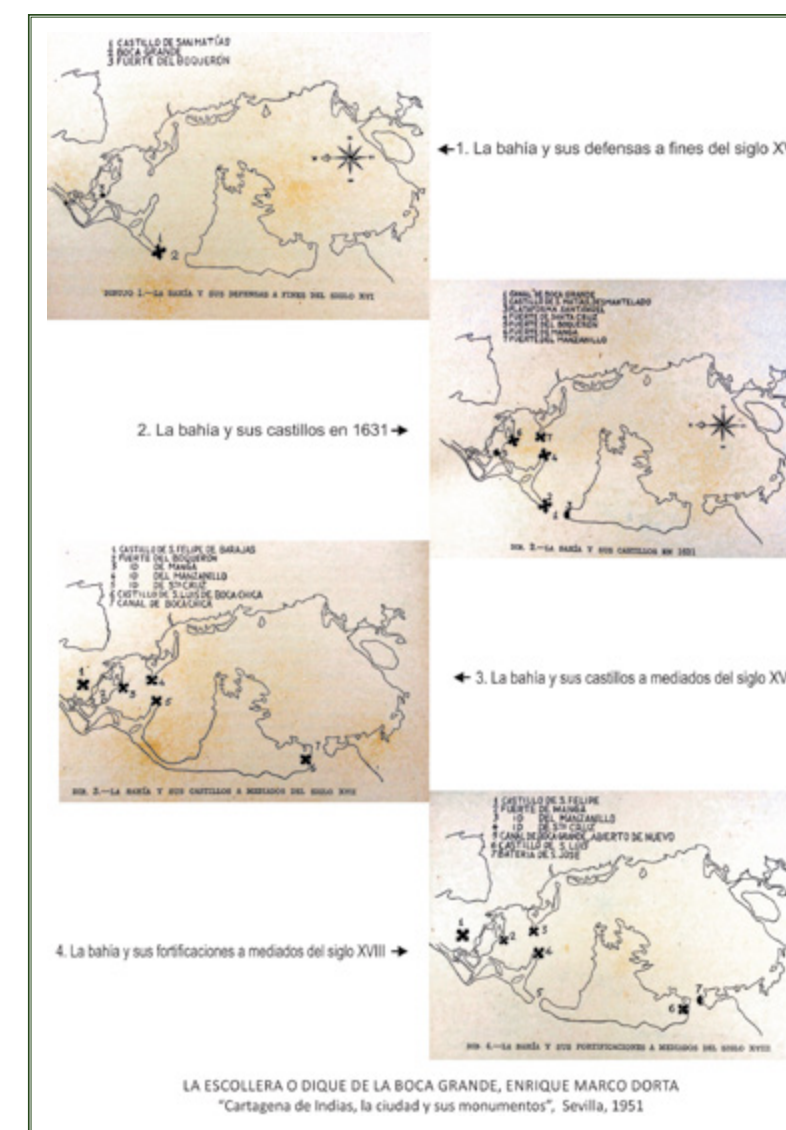


⁴⁵ Ver arriba Figura, la carta náutica con el Derrotero del Fidelidad.

Grande quedó separada del mar por una playa o flecha de arenas, como extensión de la que hoy llega hasta El Laguito.

Al principio, la peor consecuencia de la deriva litoral para los españoles fue el sorprendente cierre de la “Boca Grande” de la bahía por la cual ellos habían entrado y salido desde 1501. Como buenos castellanos construyeron fortalezas para custodiar su acceso. Pero el “enarenamiento” que cerró la Boca Grande de punta a punta a mitad del XVII los obligó a construir nuevas fortificaciones en Boca Chica. Los cuatro dibujos que ilustran el

acontecimiento son tomados de la obra maestra del gran historiador e investigador Enrique Marco Dorta, titulada “Cartagena de Indias, la Ciudad y sus Monumentos”, publicada en Sevilla en 1951. Aunque varios mapas del siglo XVII muestran el paulatino cierre de la Boca Grande y luego el inicio de su reapertura a mitad del XVIII, los dibujos de Enrique Marco Dorta resumen de manera magistral cuanto allí ocurrió, y además, señalan los distintos fuertes que fue necesario abandonar y dismantelar en Boca Grande, así como las nuevas fortificaciones que los reemplazaron en Boca Chica.



Evolución de la Boca Grande de la bahía de Cartagena entre 1650 y 1750.⁴⁶



⁴⁶ Dibujos originales de Enrique Marco Dorta, *Cartagena de Indias, la ciudad y sus monumentos*, Sevilla, 1951 pp. 10, 11 y 12.

Por fortuna, debido a su menor tamaño y superior ubicación con respecto a los vientos, la nueva entrada por Boca Chica ofrecía una oportunidad defensiva insuperable, que fue plenamente aprovechada en 1741 por el Virrey Eslava, Blas de Leso y Carlos Desnaux.

La Boca Grande de la bahía de Cartagena estuvo cerrada entre la segunda mitad del siglo XVII y la mitad del XVIII. Cuando se comenzó a abrir, como por encanto las arenas se hundieron en el fondo del mar y de la bahía. En cuestión de 30 años quedó nuevamente abierta la Boca Grande, y la bahía quedó totalmente expuesta a los ataques del enemigo de turno.

Podemos entonces afirmar que las arenas del río cambiaron la historia. En caso de un gran ataque enemigo, la Boca Grande resultaba mucho más difícil de defender por la distancia entre sus orillas fortificadas. Los vientos y su tamaño la hacían mucho más navegable con un buen través. En cambio, las fortificaciones en Boca Chica le

pusieron un cerrojo tan eficaz a la bahía, que la “Grand Expedition” anfibia Británica demoró tres semanas en tomar sus fuertes. Entró cuando llegaban las lluvias, y con ellas, los mosquitos.

Los 30.000 ingleses que en 186 barcos atacaron en marzo de 1741, en un intento por apoderarse de la “La Llave de las Indias”, fueron derrotados porque no pudieron entrar por la Boca Grande, que estaba cerrada por unas arenas, extensión de las playas que desde la Boquilla hasta Bocagrande conformó la deriva litoral con las arenas del río Magdalena. También la naturaleza del Cabo de Hornos, en alianza con el Almirante José de Pizarro, frustró la operación por el Pacífico comandada por Anson, que tenía instrucciones de reunirse en Panamá con los efectivos del Ejército Británico para transportarlos al Perú y tomar a Lima.

Afortunadamente la reapertura natural ocurrió después y no antes del descomunal intento de conquista de los ingleses. Porque la entrada por la Boca Grande hubiera sido relativamente fácil.



Detalle del mapa de la Batalla de Vernon contra Cartagena de Indias, 1741.⁴⁷

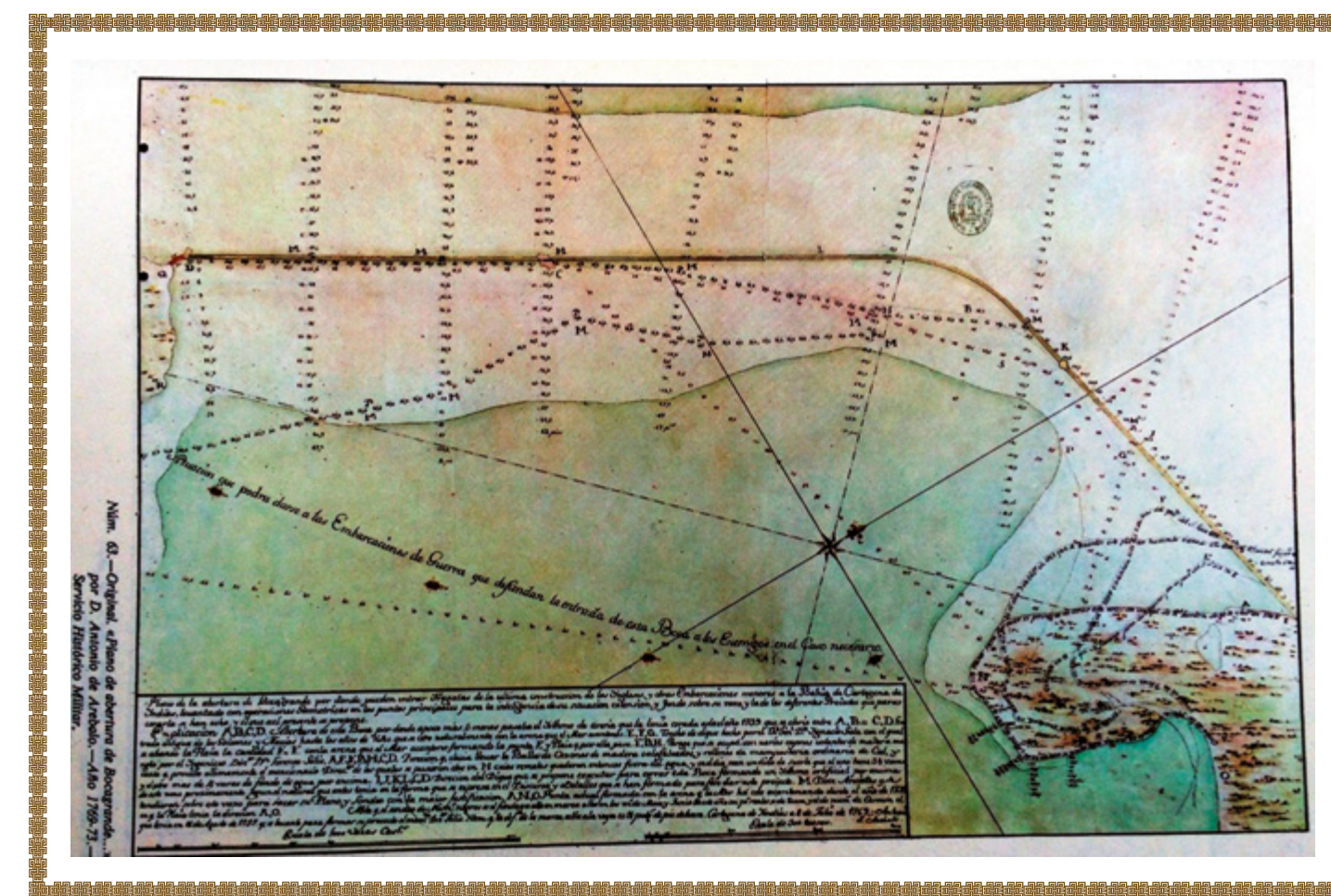
⁴⁷ La playa de arena entre la Boca Grande y Tierra Bomba, que duró un siglo, obligó a la Corona a construir los fuertes de Bocachica. Se señala el fatal canalito que se abrió hasta que la playa de arena se fue por él al fondo del mar. Detalle del mapa de la Btalla de Vernon contra Cartagena de Indias, 1741, imagen tomada del *Atlas Histórico Marítimo*.

Dicha reapertura obligó en la segunda mitad del siglo a las autoridades coloniales a construir la Escollera de Boca Grande, de 2.5 kilómetros de largo por 50 de ancho de ancho, la más importante obra de ingeniería hidráulica de América hasta la construcción del Canal de Panamá, siglo y medio después.

Entre el inicio de su construcción el 11 de noviembre de 1771 y el de su terminación en 1778, Cartagena vivió momentos de verdadera angustia porque la lucha mundial de España contra los ingleses seguía teniendo al Mar Caribe, sus costas e islas, como su escenario central. La

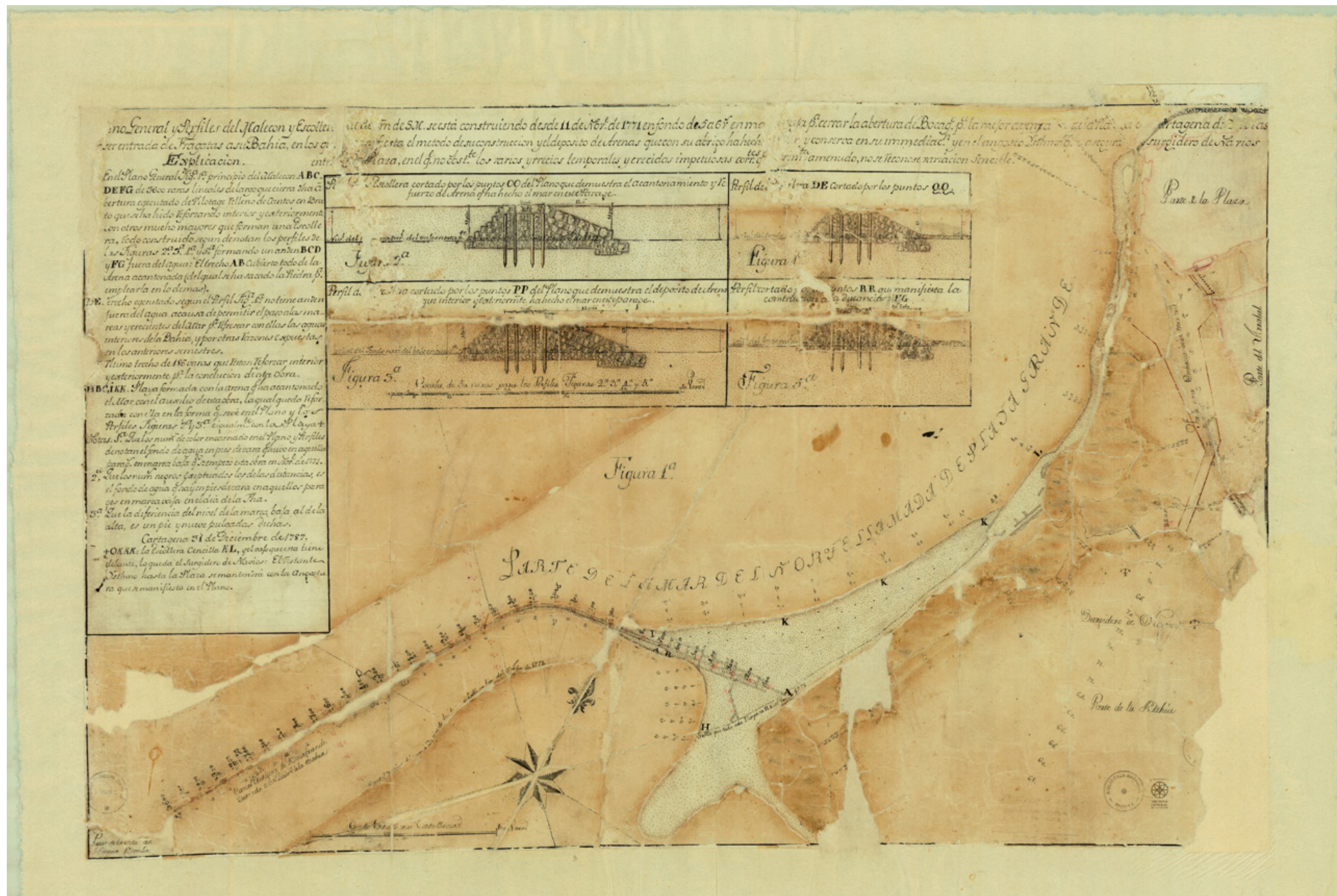
Escollera desde ese entonces ha obligado a toda la navegación de gran calado a utilizar a Boca Chica como única puerta de entrada.

A partir de la construcción de un “canalito imprudente” —según relata Enrique Marco Dorta, fue hecho por la tripulación de un buque de guerra español que vigilaba desde 1739 los movimientos de naves de guerra inglesas— la barra de Boca Grande comenzó a abrirse desde su centro, tal como se puede apreciar en el grabado de la batalla que culminó con la derrota de los almirantes, generales y 30.000 hombres de su Majestad Británica.⁴⁸



Mapa 049. Plano del proyecto de la abertura de Boca Grande.⁴⁹

⁴⁸ Colección Privada JMV.
⁴⁹ Antonio de Arévalo, 1771. Servicio Histórico Militar, Cartografía y Relaciones históricas de ultramar, Tomo V, Colombia-Panamá-Venezuela, Carpeta Cartográfica.



Mapa 050. Plano General y Perfiles del Malecón y Escollera. 50

50 Antonio de Arévalo, 1787. Archivo General de la Nación. M6-120.



Mapa 051. Bahía de Cartagena,⁵¹



⁵¹ Antonio de Arévalo, Cartagena de Indias, 1772. Servicio Histórico Militar, Servicio Geográfico del Ejército, Cartografía y relaciones históricas de ultramar, Tomo V, Colombia - Panamá - Venezuela, Carpeta Cartográfica.



¿Dónde termina el río?

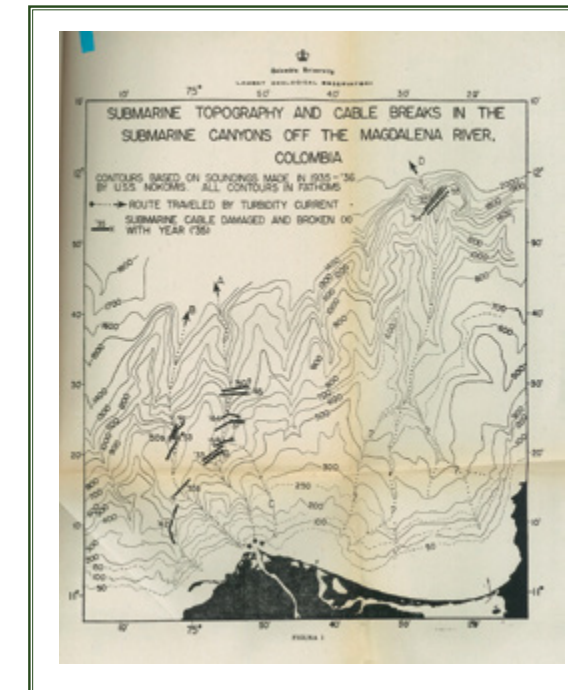
En la cartela de su mapa de Bolívar de 1852 Juan Nepomuceno Sanz de Santamaría escribió que los únicos mapas y cartas de las costas confiables en los cuales había basado su trabajo eran los dejados por “el Sr. Fidalgo y el Barón de Humboldt, porque “...en los demás no hay confianza”. Precisamente, los trabajos de Humboldt del río Magdalena y los de Fidalgo de parte del río y de las costas fueron los únicos mapas y cartas confiables de navegación de nuestras costas hasta épocas muy recientes. Al firmar en 1849 el Gobierno de la Nueva Granada el contrato con Agustín Codazzi para dar inicio a la Misión Coreográfica, llama la atención ver que el contratista recibió, para el levantamiento de la carta geográfica del país, con inventario, “...un sextante, un horizonte artificial, dos cronómetros, un teodolito, un nivel de anteojo, dos termómetros, una aguja pequeña, un nivel pequeño y un higrómetro.” Casi 60 años antes, Fidalgo había recibido equipos similares, pero además su dotación incluía dos bergantines oceanográficos, especialmente contruidos para los levantamientos cartográficos modernos, y dos tripulaciones educadas y entrenadas en la Escuela de Guardia Marinas de Cádiz.⁵²

Afortunadamente, la Misión Coreográfica de Codazzi contó con excelentes ingenieros militares como, Manuel María Paz y Manuel Ponce de León, quienes pudieron continuar sus estudios después de su muerte. El mismo año del contrato de Codazzi, los ingleses Henry Kellett y James Wood dibujaron su carta de navegación de nuestras costas, y se basaron con plena conciencia en el inmejorable trabajo de la Expedición Hidrográfica liderada por Joaquín Francisco Fidalgo, cuya precisión y calidad fue alcanzada solamente con la publicación en 1937 de las cartas de navegación que habían sido elaboradas desde los años 20

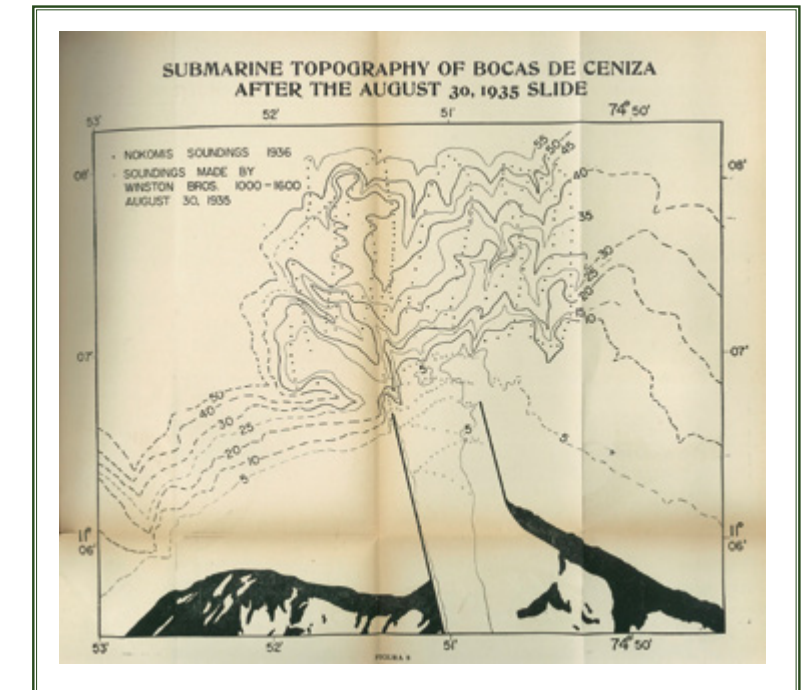
del siglo pasado por científicos estadounidenses a bordo del USS Bushnell y del USS Nokomis. En 1981 estas cartas fueron actualizadas por la Armada Nacional de la República de Colombia mediante convenio con la US Defense Mapping Agency Hydrographic Center.

Las actuales obras de encauzamiento y canalización del río Magdalena desde Puerto Salgar, pensadas para mejorar su navegabilidad, podrían tener efectos inevitables mar afuera de su desembocadura, tal como los que fueron generados por los tajamares en 1935 y de esa fecha en adelante. La razón es elemental: aumentará la velocidad del río porque su caudal será concentrado en un canal navegable. Su vaguada será más rápida; de eso se trata. En obediencia a las conclusiones de sus estudios ambientales, Cormagdalena y demás entidades responsables del Estado deberán tomar las medidas pertinentes, tanto para evitar deslizamientos submarinos que generen corrientes de turbidez, como efectos nocivos sobre las playas desde la Isla de Salamanca hasta la Boca Grande de la bahía de Cartagena, que dependen del río para el suministro de sus arenas.

Nos falta mucho por investigar. No sabemos aún cuánto tiempo duran las arenas en sus viajes. Sabemos que las de las playas de Honda, Calamar o Puerto Colombia son idénticas; pero ignoramos cuánto demoraron en su recorrido entre Bocas de Ceniza y la difunta espiga de Sabanilla; o entre las dunas de la desembocadura y Puerto Velero; o entre la antigua Boca de Río Viejo y la Isla de Salamanca. Los estudios pertinentes se pueden hacer en la etapa inicial en que aún estamos en las obras de encauzamiento y canalización para “mejorar la navegabilidad” del Magdalena.



Tres bocas del Magdalena y la pendiente del zócalo continental con sus profundos cañones submarinos bien marcados.⁵³



Topografía submarina después del deslizamiento de 1935.⁵⁴

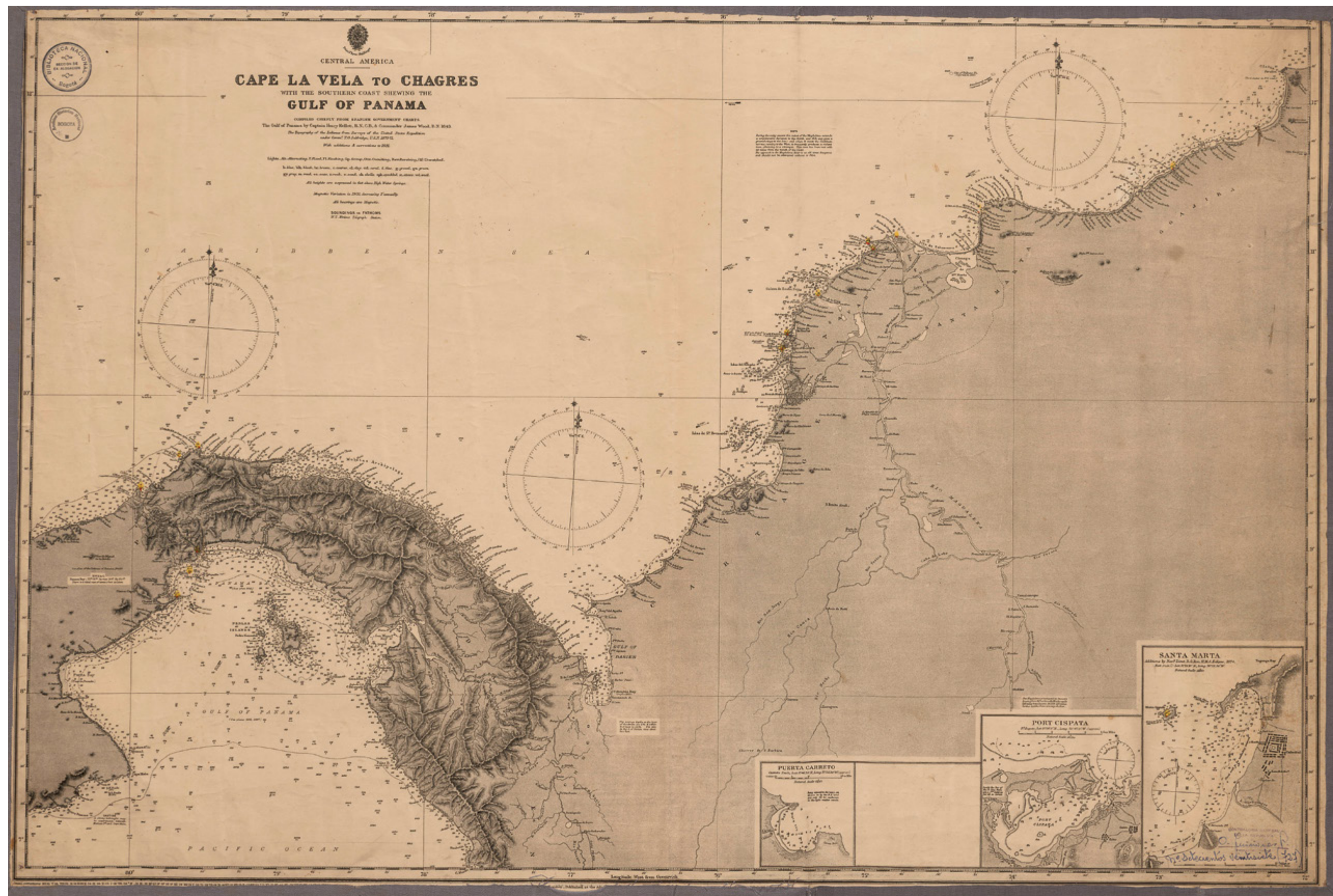
Esperemos que el Gobierno utilice en el futuro inmediato nuestros buques oceanográficos así como a los profesionales agrupados en el CIOH de la Armada de Colombia para estudiar los posibles efectos de las nuevas obras de encauzamiento del río Magdalena sobre las playas ubicadas entre el kilómetro 28 de la vía Barranquilla-Santa Marta y la Boca Grande de la bahía de Cartagena. No hacerlo, después de ver en los mapas, cartas náuticas y dibujos técnicos adjuntos los daños a las playas que los estrechamientos de la salida del río generaron después de 1936, sería más que una insensatez, un insensato desafío a la legislación ambiental vigente.

Finalmente, el patrimonio científico que dejaron las Expediciones Hidrográficas lideradas por hombres de mar de la categoría de Antonio de Córdoba, Alejandro Malaspina y Joaquín Francisco Fidalgo, se ha recuperado en los últimos 30 años gracias a los trabajos de investigación oceanográfica y cartografía del CIOH de la Armada Nacional. No debemos dejar caer de nuevo las arenas, por demasiada premura, en el plano abisal de la imprevisión. Apliquemos el principio de precaución consagrado en la legislación que nos rige, y hagamos con el CIOH los estudios que la experiencia señala como indispensables.

⁵² SÁNCHEZ Cabra, Efraín, “Agustín Codazzi y la geografía en el siglo XIX”, Revista Credencial HISTORIA, número 42, Banco de la República, consultado el 10 de julio, 2015.

⁵³ Tres bocas del Magdalena y la pendiente del zócalo continental con sus profundos cañones submarinos bien marcados. Las líneas de nivel de este mapa fueron trazadas con base en los sondeos hechos por el submarino USS. Nokomis de 1935 a 1936. El área incluye las tres bocas del Magdalena y la pendiente del zócalo continental con sus profundos cañones submarinos bien marcados. En HEEZEN, Bruce C., Op.cit.

⁵⁴ Op.cit, HEEZEN, Bruce C.,



Mapa 052. Mapa físico del istmo de Panamá y la costa colombiana hasta el Cabo de la Vela.⁵⁵

⁵⁵ Contiene: las poblaciones, vías de comunicación y profundidades litorales, entre otros de Puerto Carreto, Cispata, Santa Marta America Central, Panamá. Cape la Vela to Chagres with the southern coast shewing the Gulf of Panamá. Compiled chiefly from Spanish government charts. The gulf of Panamá by captain Henry Kellet, R.N., C.B., & comander James Wood, R.N. 1849. The topography of the Isthmus from surveis of the United States Expedition under commander T.O. Selfridge, Us. S. 1870-71. With additions / corrections to 1891. London. Published at the Admiralty, 13 October to 1892. 1892. Archivo General de la Nación Colombia, Sección de Mapas y Planos, Mapoteca Ref. M4 - 727



Mapa 053. Mapa de la república de la Nueva Granada dedicado al Barón de Humboldt por el Coronel de Artillería Joaquín Acosta.⁵⁶

⁵⁶ Mapa de la república de la Nueva Granada dedicado al Barón de Humboldt por el coronel de artillería Joaquín Acosta. Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de Libros raros y Manuscritos brlala

Capítulo Cuatro



EL CARIBE OCCIDENTAL
COLOMBIANO EN
EL SIGLO XIX

Camilo Domínguez Ossa





El Caribe Suroccidental

El Caribe es un mar de tipo mediterráneo o semicerrado, enmarcado hacia el oriente y el Norte por las Antillas Menores y Mayores, al Sur por las costas de Suramérica y al occidente por las costas de Centroamérica. Pasando el estrecho de Yucatán entramos al Golfo de México que es otro mar mediterráneo o semicerrado, muy vinculado histórica y geográficamente con el Caribe. Luego, pasando el estrecho de la Florida encontramos las islas Bahamas y las Turcas y Caicos, que son islas antillanas pero ubicadas por fuera de los dos mares anteriores.

La climatología de la región se encuentra determinada por los vientos Alisios del Nordeste (*Trade Winds*), que son atraídos por la zona de bajas presiones que se forma sobre las aguas superficiales caribeñas. Los Alisios son inicialmente desecantes, porque provienen del centro de altas presiones de las Azores. Por eso, cuando tocan las costas de Venezuela y el nororiente de Colombia tienden a formar semidesiertos. Igualmente, sobre las Pequeñas Antillas tienden a secar las costas orientales de ellas. En la medida en que avanzan hacia el occidente estos vientos se van cargando de

humedad continental y oceánica y se transforman en masas humectantes.

Al llegar a las costas caribeñas centroamericanas los Alisios chocan contra las cadenas montañosas que se encuentran a poca distancia del mar y, al ascender por las vertientes orientales (barlovento), la alta humedad que ha enriquecido su masa se transforma en lluvias orográficas. El punto crítico se encuentra en la faja de los 800 a 1.500 metros de altura; allí se forma una selva súper húmeda y numerosas fuentes de agua descienden hacia el mar. Estos ríos y quebradas son de poca longitud pero relativamente caudalosos y de fuerte corriente.

Cuando los Alisios descienden al occidente de las montañas (sotavento) han descargado la humedad que llevaban y comienzan a absorber nuevamente, causando sequedad. Esta dinámica atmosférica, unida a la geomorfología específica de Centroamérica, explica las grandes diferencias que siempre han existido allí entre las costas caribeñas y las del Pacífico. Selvas y pantanos hacia el oriente y sabanas y bosques secos al occidente. Por ello, la mayor parte de la población colonial y republicana prefirió asentarse en las zonas secas, dejando abandonadas las costas caribeñas durante siglos.



Mapa 054. Boca del Drago.¹



¹ Mapa de la Boca del Drago - Archivo General de la Nación, Sección de Mapas y Planos, Mapoteca 5. Ref. 347.

En el Golfo de Urabá, antiguamente conocido como Golfo del Darién, se unen el extremo noroccidental de Suramérica con América Central. El clima en esta región se torna súper húmedo, tanto en el Caribe como en su prolongación hacia el Pacífico (Chocó y Golfo de San Miguel) y hacia la región del río Sinú. La causa de este fenómeno es la confluencia de los Alisios humectantes del Noreste con la corriente ecuatorial del Pacífico, la cual descarga una enorme cantidad de agua en la costa pacífica y le sobra para llevar grandes masas hacia el Darién y el Sinú. En el golfo de Urabá desemboca el caudaloso río Atrato, el cual se desborda sobre un área inmensa en su parte baja, formando un complejo lagunar y de brazuelos muy intrincado y profundo que se conoce como el Tapón del Darién.

El lecho oceánico del Caribe Occidental se caracteriza por tres macroformas muy peculiares: dos fosas marinas y una gran loma o dorso entre ellas. La fosa mayor, al sur, conocida como cuenca Colombia, la cual adquiere profundidades entre 4.000 y 5.000 metros, y la fosa de Cayman, al norte, que se hunde abruptamente hasta los 7.000 m. de profundidad. Entre estas dos áreas profundas se levanta la loma de Jamaica, también conocida como loma de Nicaragua o loma de Mosquitia.

La loma de Jamaica se caracteriza por ser un levantamiento marino muy extenso que cruza diagonalmente el Caribe, desde las costas de Honduras y Nicaragua hasta las cercanías de Jamaica. Bajo sus aguas de poca profundidad se han levantado numerosas formaciones coralinas, cayos e islas que hacen muy peligrosa su navegación. Así lo advierten los mapas. Los cayos e islotes que se encuentran allí, pertenecen en su mayor parte a Colombia y a Jamaica. Entre ellos sobresalen las islas de San Andrés y Providencia, que pertenecen a Colombia. Mientras que San Andrés tiene su origen a partir de la acumulación de corales muertos, la isla de Providencia tiene un origen volcánico muy claro, lo cual le permite una mayor altura y una mayor humedad.

La costa caribeña de Centroamérica que se extiende entre, aproximadamente, el río San

Juan y el golfo de Honduras se ha conocido tradicionalmente como la costa de la Mosquitia. El nombre provino de los indígenas mosquito o miskito que dominaron la región durante varios siglos. Estos indígenas vivían originalmente a la orilla del mar o sobre los numerosos cayos e islas que se alinean por centenares de kilómetros bordeando el continente. Excelentes pescadores y navegantes construían sus viviendas sobre palafitos; es decir, elevándola sobre pilotes en el agua poco profunda. Su centro inicial de difusión estuvo en las cercanías del cabo Gracias a Dios, pero se extendió luego por toda esa costa, llegando en algunas ocasiones hasta Bocas del Toro, en Panamá. Estos indígenas se mezclaron posteriormente con población negra, de origen antillano e idioma inglés (*creole*), constituyendo una mezcla de culturas y lenguas muy complejo. El gobierno inglés utilizó la beligerancia de los miskitos para crear un protectorado en su territorio, enfrentando sus caciques con el gobierno español y, luego, contra los gobiernos republicanos, incluyendo al de Colombia.

El magnífico mapa esférico del Mar de las Antillas y de las costas de Tierra Firme, construido por José de Espinosa y Tello en 1810, refleja muy bien los conocimientos adquiridos por la Dirección Hidrográfica Española sobre el Caribe Suroccidental al iniciarse el siglo XIX. Especialmente se destacan los resultados de las expediciones para elaborar el Atlas de la América Septentrional, las cuales fueron dirigidas por los guardiamarinas Cosme Damián Churrua y Joaquín Francisco Fidalgo. Llama poderosamente la atención el detalle, que se encuentra al Sur de Jamaica, en el cual se coloca el fallido intento para localizar los llamados bajos de Comboy y Zabala y la ubicación de San Andrés, Providencia y todos los cayos y bajos que obstruyen la navegación entre Cartagena y Cuba. Estos trabajos cartográficos de localización fueron ordenados a Fidalgo y sus astrónomos directamente por la Dirección Hidrográfica en 1803, cuando se le entregó a la Nueva Granada la administración de la Tierra Firme hasta el cabo Gracias a Dios y las islas y cayos adyacentes.



Mapa 055. Carta esférica del Mar de las Antillas.²



² Carta esférica del mar de las Antillas y de las costas de Tierra Firme de Espinosa y Tello - Museo Militar de Madrid - España Ref. ANT-02-09 Tomado del *Atlas Histórico Marítimo de Colombia Siglos XVI-XVIII*, Comisión Colombiana del Océano Editorial Entrelibros, Bogotá 2015.

Bajo estas nuevas circunstancias, el Ministro Manuel Godoy dio una contraorden para que Fidalgo efectuara un reconocimiento detallado de las islas y cayos y para que trazara derroteros seguros entre Cartagena y Santa Marta hasta Cuba. Según Manuel Lucena Giraldo, estos reconocimientos se realizaron por medio de tres campañas desde el 4 de junio de 1803 hasta el 9 de febrero de 1805. La primera se concentró en la ruta que, siguiendo entre los meridianos 69° y 70° al Oeste de Cádiz (75° y 76° W. de G.) buscaba el oriente de Cuba pasando por el canal de Jamaica, para seguir, luego, por el Paso del Viento hacia España o hacia La Habana. Al oriente de Jamaica se encuentran los cayos de Morante, llamados en la época bajo de las Ranas y la Víbora, los cuales no estaban bien localizados, a pesar de quedar en un paso estrecho. Igualmente, al Sur de Jamaica están los cayos de Pedro que dificultan la ruta hacia el occidente de Cuba. Fidalgo se embarcó el 4 de junio de 1803 en el *Alerta*, junto con "...el capitán de fragata Manuel del Castillo y los tenientes de navío Juan de Tíscar, Sebastián Páez de la Cadena y Manuel Berroeta"³. Como el bergantín *Empresa* se hallaba en muy malas condiciones, el apostadero naval de Cartagena prestó la goleta guardacostas *Volador*, para que lo apoyara. En la goleta iban el teniente de navío Torcuato Piédrola, el capitán de fragata Fernando Noguera y el alférez de fragata Pedro Caamaño".

Los navegantes pudieron hacer sus trabajos, a pesar de los desperfectos sufridos a causa del mal tiempo, lo cual los obligó a dirigirse a Kingston en dos ocasiones. El 29 de agosto regresaron a Cartagena.

Al año siguiente se llevó a cabo la segunda campaña, entre el 24 de julio y el 8 de agosto, con el fin de comprobar y localizar astronómicamente dos bajos o "vigías" al Norte del cabo de la Aguja (al Noreste de Santa Marta). La primera vigía, del Comboy, se rumoraba que existía veinte leguas al Norte de cabo Aguja, en latitud 12° 12' 00" Norte y longitud 68° 12' 38" al Oeste de Cádiz (74° 30' W. de G.). Este bajo no pudo ser localizado, lo mismo que el llamado bajo de la Vela o Zabala, que debía encontrarse en latitud 15° 12' 30" Norte y 69° 05' 00" al Oeste de Cádiz (75° 23' W. de G.). Ante el fracaso de esta búsqueda, los navíos prosiguieron hasta el bajo de la Víbora para terminar su cartografía.

La última campaña buscó reconocer y situar los cayos de Serrana, Serranilla, Bajo Nuevo y Roncador y fijar su localización en relación con Santa Catalina y San Andrés. Para ello, se apostó el bergantín *Alerta*, al mando del comandante Manuel del Castillo y Armenta y el apoyo del astrónomo y teniente de navío Torcuato Piédrola, y la goleta particular *Industria* para efectuar las mediciones.



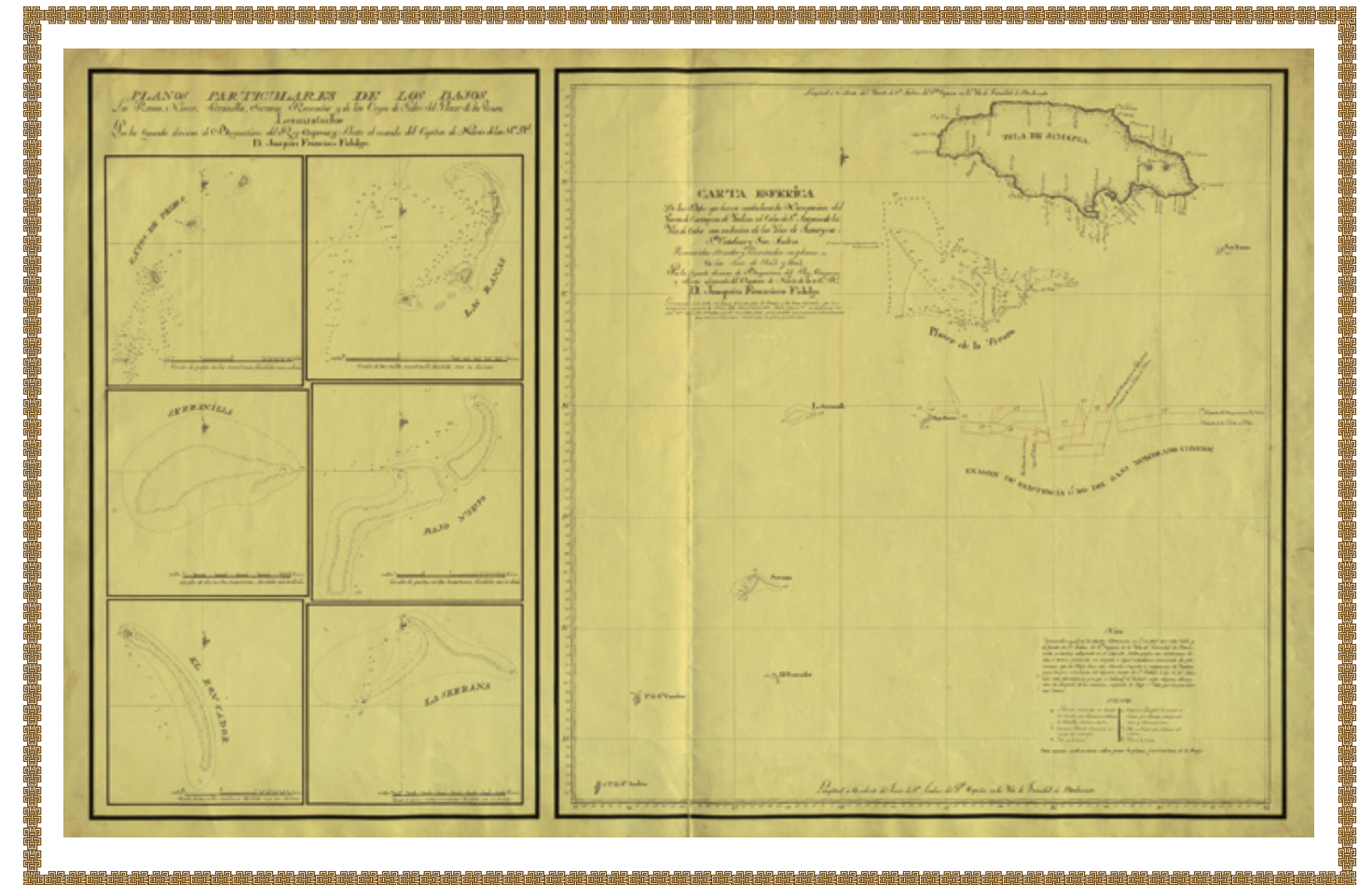
La herencia colonial y sus problemas

Cuando Cristóbal Colón en su cuarto viaje visitó las costas entre cabo Gracias a Dios y el Darién, en 1502, las llamó Castilla del Oro, debido al enorme botín de joyas y ornamentos que obtuvo de los indígenas que vivían allí. Él esperaba encontrar muy cerca las vetas auríferas de las cuales provenían esas riquezas y, por eso, se hizo nombrar Conde de Veraguas. Sin embargo, esto

resultó un espejismo, porque dicho oro provenía de minas muy lejanas: la región de Natá y el río Tuira hacia el Pacífico panameño, y, el alto Atrato y el bajo río Cauca y Nechí en la Nueva Granada (denominaciones posteriores). Sin embargo, ese mito continuó atrayendo aventureros durante varios siglos, los cuales dejaron allí sus ilusiones y sus huesos.



³ LUCENA Giraldo, Manuel. "El estudio de la travesía de Cartagena de Indias a Cuba por la expedición hidrográfica del atlas americano", *Asclepio II*, 1991, p. 208.



Mapa 056. Carta esférica de San Andrés y Providencia.⁴



⁴ Por Francisco Fidalgo. Carta esférica de los bajos que hacen cuidadosa la navegación del puerto de Cartagena de Indias al Cabo de San Antonio de la isla de Cuba con inclusión de las islas de Jamaica, Santa Catalina y San Andrés. Museo Naval Madrid – Francisco Fidalgo tomado de Fuentes, Nara, *Atlas Histórico Marítimo de Colombia Siglos XVI-XVIII*, Comisión Colombiana del Océano Editorial Entrelibros, Bogotá 2015.



Desde la época de Elizabeth I, Inglaterra se enriqueció en forma creciente haciendo uso de la piratería contra los puertos americanos y contra los barcos españoles que conducían los tesoros coloniales⁵. Gran parte de los combates que se desarrollaron durante las numerosas guerras entre España e Inglaterra se llevaron a cabo en América, y eso influyó en forma muy negativa sobre las colonias. La destrucción de ciudades, el fracaso de la agricultura, la obstrucción del comercio y la esclavización de sus habitantes fueron un gran obstáculo para el desarrollo inicial de América Hispánica. Igualmente, la piratería estuvo acompañada del contrabando, impidiendo cualquier desarrollo de la manufactura y la industria propia. Como si los ataques de Inglaterra no fueran suficientes, Holanda y Francia también participaron activamente en la piratería.

A mediados del siglo XVII el dictador inglés Oliver Cromwell lanzó una fuerte arremetida para conquistar el Caribe Occidental. Es así como, en 1655, logró tomar la isla de Jamaica, convirtiéndola en un fortín puritano utilizado para hostigar las costas e islas cercanas y para el ataque de las flotas españolas que se dirigían a los puertos de La Habana y Veracruz. Desde Jamaica se llevaron a cabo la toma del golfo de Honduras y la Mosquitia y el apoyo a los asentamientos de cultivadores y piratas en la isla de Providencia (*Old Providence*).

La creación tardía del Virreinato de la Nueva Granada, en 1739, fue la débil respuesta española a la profunda decadencia en que había caído su antigua preponderancia en el Caribe y las regiones continentales que lo rodean. Durante más de dos siglos España consideró que los virreinos de Perú y México eran suficientes para administrar sus inmensas posesiones coloniales americanas, basándose en títulos jurídicos que ninguna potencia europea estaba dispuesta a reconocer. Especialmente Inglaterra, con su creciente poderío marítimo, avanzaba sobre cualquier porción del territorio donde encontraba puntos débiles en la defensa hispánica.

La debilidad del Imperio se hacía más manifiesta en los extremos de los dos virreinos, debido a las enormes distancias y a la dificultad en las comunicaciones. Para solucionar, al menos parcialmente, esta situación, se crearon el Virreinato de la Nueva Granada (1739) y el Virreinato del Río de la Plata (1776) (*ver mapa*). Especialmente el fortalecimiento del puerto de Cartagena debía servir de barrera para las pretensiones expansionistas de las potencias rivales y los ataques de los piratas en el suroccidente del mar Caribe. Las murallas y castillos fueron reforzados y se aumentaron los batallones de soldados regulares españoles y de milicias granadinas entrenadas. Para sostener esos nuevos gastos se le dio un trato preferencial a Cartagena, concentrando allí recursos coloniales provenientes del Perú y del resto de la Nueva Granada, convirtiéndola en una barrera inexpugnable. El primer virrey, don Sebastián de Eslava, permaneció en el puerto durante todo su mandato organizando la defensa y los recursos necesarios para sostenerla⁶.

Lo acertado de estas medidas se demostró ampliamente en 1741 cuando la ciudad fue atacada por el comandante inglés Edward Vernon con una imponente flota de 186 buques de guerra y 27.600 hombres, provenientes tanto de Inglaterra como de las colonias americanas de Jamaica y Nueva Inglaterra. Los defensores repelieron el ataque y, al obligar a los enemigos a permanecer durante varios meses en las aguas aledañas, las enfermedades los diezmaron causándoles una humillante derrota. A partir de esa victoria Cartagena se convirtió en guardiana del Caribe suroccidental español, al menos hasta el cabo Gracias a Dios y las islas y cayos aledaños.

Sin embargo, el carácter biogeográfico del Caribe suroccidental dificultó muchísimo la defensa de la región. En contraste con las costas caribeñas del Norte de Suramérica, que son muy secas, las costas caribes de Centro América son extremadamente húmedas y, aún hasta hoy, cubiertas de selvas

en su mayor parte. Desde las bocas antiguas del río Sinú (Cispata) hasta la península de Yucatán, las fundaciones coloniales españolas costeras fueron muy escasas y de corta duración, como: San Sebastián de Urabá, Santa María La Antigua, Acla, Madre de Dios o Santa María de Belén. Por

ello, dichas costas y las islas adyacentes fueron asediadas continuamente por aventureros y piratas de muchas nacionalidades, o por los misquitos y creoles dedicados a la pesca de la tortuga carey, la tortuga verde o a la extracción de maderas finas para la construcción naval.



Mapa 057. Fortificación de San Andrés.⁷



San Andrés y Providencia y los territorios creole

El 4 de julio de 1818 el corsario francés Jean Michel Aury, acompañado por sus lugartenientes Agustín Codazzi, Constante Ferrari y Luis Perú de la Croix, tomaron la isla de Providencia y la declararon bajo la autoridad revolucionaria granadina. En la isleta de Santa Catalina el ingeniero Agustín Codazzi

construyó un fuerte artillado y el 23 de junio de 1822 se enarboló en él la bandera de la República de Colombia (Gran Colombia). Perú de la Croix informó del hecho al General Bolívar y le envió un bello dibujo del fuerte. Este cuadro reposa en el Archivo Nacional.



⁵ SHOMBART Werner. *El burgués*. Alianza Editorial, Madrid, 2005, p. 79.

⁶ Ver COLMENARES Germán, ed., *Relaciones e informes de los gobernantes de la Nueva Granada*, 3 vols., Academia Colombiana de Historia, Bogotá, 1952.



⁷ Archivo General de la Nación, Sección de Mapas y Planos, 1822. Ref. N 359-A. Mapoteca 4.

La toma de Providencia por Aury y sus lugartenientes constituyó la apropiación definitiva del archipiélago de San Andrés y Providencia por Colombia. De acuerdo con el *uti possidetis iuris de 1810*, a la Nueva Granada le correspondían esas islas y cayos, incluyendo las islas Mangles. Por la Real Orden de 1803 se habían transferido de la Audiencia de Guatemala (que incluía Nicaragua) a la Audiencia de Santa Fe. Además, de facto el Caribe suroccidental había sido defendido desde Cartagena de Indias a partir del siglo XVI, soportando los permanentes ataques de piratas, corsarios y flotas beligerantes contra España. Miles de granadinos civiles, soldados y marinos habían dado sus vidas en esas luchas, o habían perdido sus bienes y ciudades en cientos de batallas y refriegas.

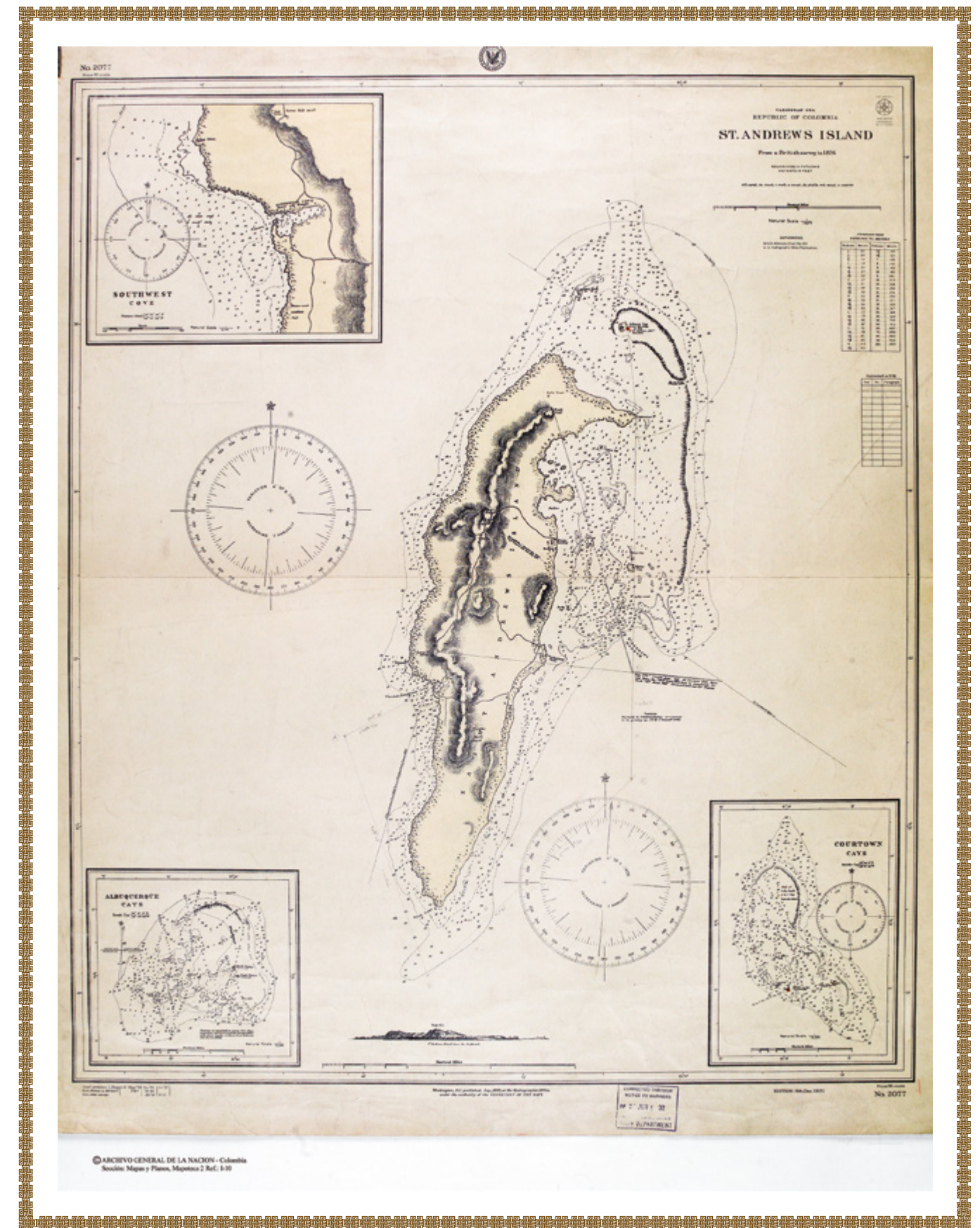
Tanto la isla de Jamaica como San Andrés y Providencia fueron apropiadas por España desde los inicios del siglo XVI, tal como aparece en la carta universal de Diego Rivero. Sin embargo, el debilitamiento de sus defensas permitió que fuesen tomadas por Inglaterra en el siglo XVII. Jamaica en forma definitiva (1655) y Providencia durante doce años (de 1629 a 1641). Esta última fue tomada por una compañía comercial de puritanos ingleses cuyos propietarios estaban interesados en el cultivo del tabaco y el algodón y en el pillaje de los barcos españoles que cruzaban la zona con destino Veracruz o La Habana. Aunque la colonia se fundó sobre la base de colonos blancos, muy pronto fueron llevados esclavos negros para la tala de las maderas y la agricultura. Cuando, en 1641, el almirante Francisco Díaz de Pimenta retomó la isla. “Los 400 prisioneros capturados fueron enviados a España, las mujeres y los niños embarcados en un barco británico con destino a Inglaterra, mientras que los esclavos se quedaron a disposición de los invasores”⁸.

Durante el resto del período colonial San Andrés y Providencia sufrieron varias invasiones de

piratas y filibusteros, como Henry Morgan y Eduard Mansveldt, los cuales fueron desalojados por expediciones españolas enviadas desde Cartagena.

De acuerdo con los estudios de James Parsons, el Caribe suroccidental se caracteriza por el extendido proceso de un mestizaje étnico y cultural, con la predominancia de una población negra, de habla inglesa *creole* en su mayor parte de cultos cristianos protestantes⁹. Teniendo como eje de dispersión a Providencia, Jamaica e Islas Caimán, se extiende por las costas de Centroamérica desde Belice hasta la ciudad de Colón, en Panamá. Dependiendo de las coyunturas económicas y políticas que se han ido presentando en las islas o en el continente, siempre ha existido una corriente migratoria muy intensa. El poblamiento, despoblamiento y repoblamiento siempre ha caracterizado a los grupos *creole* del Caribe Suroccidental.

A mediados del siglo XIX los cayos e islas pequeñas del Caribe sufrieron la amenaza de las compañías norteamericanas extractoras de guano. Este producto, que es el acumulado de los excrementos dejados por las aves marinas en sus lugares de anidación o pesca, es muy rico en nitrógeno, fósforo y potasio, constituyendo un excelente abono agrícola. Debido al monopolio ejercido por las compañías inglesas sobre los depósitos del Perú y Chile, los Estados Unidos decidieron apropiarse de los cayos del guano caribeños. Para ello, “el congreso de los Estados Unidos aprobó el 18 de agosto de 1856 la ley sobre las “Guano Islands Act”, que autorizaba a los ciudadanos americanos para ocupar y reclamar posesión de cualquier isla deshabitada que “no estuviera dentro de las aguas territoriales de otros países y en las cuales hubiera depósitos de guano”¹⁰. Aunque esos cayos volvieron posteriormente a sus legítimos dueños, esa ley unilateral produjo una gran controversia con USA.



Mapa 058. Mapa Isla de San Andrés.¹¹

⁸ PARSONS James J. . San Andrés y Providencia. El Ancora Editores, Bogotá, 1985, pp. 34-35.

⁹ Parsons. Op. Cit., pp. 121-154.

¹⁰ Op. Cit., p. 72.

¹¹ Mapa físico de la Isla de San Andrés, con las poblaciones, vías de comunicación y profundidades litorales. 1932. La tierra en amarillo. Nota: Lleva un sello de la Marina diciendo que fue corregido con noticias de marinos en 4-VI-1932. AGN, Sección de mapas y planos Mapoteca 2, Referencia 1 - 10.



La Mosquitia una herencia conflictiva

Durante el siglo XVIII los borbones hispánicos realizaron cuantiosas inversiones para agrandar y modernizar su capacidad náutica; sin embargo, la tecnología inglesa y francesa les fue tomando mucha ventaja, y eso los dejó a merced de sus competidores. Especialmente los ingleses aprovecharon esa ventaja y se fueron apoderando de las costas e islas caribeñas, poniendo en grave peligro la totalidad de las colonias. Ya desde 1655 la toma de Jamaica por los británicos les había permitido tener una excelente avanzada sobre el Caribe occidental. Desde allí partieron numerosas expediciones de pillaje y contrabando que eran muy bien recibidas por los indígenas miskito de las costas centroamericanas, los cuales comerciaban con ellos y les servían de prácticos en las peligrosas aguas costeras llenas de arrecifes. Igualmente, sobre el Golfo de Honduras se ubicaron colonos ingleses (*baymen*) con sus esclavos, dedicados al corte de maderas finas y, cuando era propicio, al ataque de embarcaciones hispánicas que llegaban o partían de los puertos amurallados de Omoa y Trujillo.

La mezcla de los miskitos con esclavos huidos de Providencia y de los enclaves ingleses produjo los zambos-miskito, que tuvieron un papel muy importante en la expansión sobre la Mosquitia. Igualmente, a finales del XVIII llegaron al Golfo de Honduras los *Black Caribs* o garífunas, llevados a la fuerza por los ingleses de la isla de San Vicente. Estos eran esclavos que se habían revelado contra el dominio inglés y huido a las montañas en donde se mezclaron con los indígenas caribe que habitaban allí. Como represalia la corona inglesa los desterró al Golfo.

Durante el siglo XIX la República de Colombia hizo grandes esfuerzos por conservar la Mosquitia, las islas y cayos de San Andrés-Providencia y las Islas del Maíz; sin embargo, la pobreza, la escasez de población y la falta de una marina de guerra le impidieron hacer una presencia constante en esa inmensa región. Si a finales de la colonia el país estaba despoblado, lo fue mucho más al finalizar las guerras de independencia. Quince años de lucha y revoluciones habían diezmado las ciudades y los campos y no había gente para enviar a defender las fronteras terrestres y marítimas. Igualmente, las riquezas del país fueron consumidas en el sostenimiento del enorme ejército libertador que luchó desde Venezuela hasta Bolivia. Cartagena cesó de recibir el situado del Perú y de la Nueva Granada, por lo cual no pudo sostener su marina de guerra y los guardacostas.

Como una continuación de su política anterior, el gobierno inglés aprovechó la debilidad, no solo de Colombia sino también de los nuevos países centroamericanos, para afianzar su dominio allí. Como táctica geopolítica decidió crear un protectorado en la Mosquitia en 1847 y nombrar un rey asesorado por un gabinete manejado desde Jamaica¹³. Con esa jugada Inglaterra se incorporaba esas costas sin aparecer ante el mundo como país invasor. Ahora se trataba fundamentalmente de controlar los futuros pasos entre el Atlántico y el Pacífico, bien fuese para ferrocarriles o para canales. Uno de los puntos neurálgicos fue la desembocadura del río San Juan, donde la comunicación entre los dos océanos se facilita mucho. En 1848 fue tomado San Juan del Norte con miras a un futuro canal.



¹³ SANDNER Gerhard. *Centroamérica y el Caribe Occidental*. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2003.



Mapa 060. Golfo Nicoya-América Central.¹⁴



¹⁴ Mapa del Golfo de Nicoya y América Central de 1861. Archivo General de la Nación, Sección de Mapas y Planos, Mapoteca N° 5. Ref. 397.



Como antagonista de las pretensiones británicas aparecieron los Estados Unidos de Norteamérica, amparándose en la Doctrina Monroe. A sus intereses en la construcción de un canal interoceánico por Centroamérica se agregaban sus inversiones en ferrocarriles y en los cultivos de café y, posteriormente, de banano. Pero el conflicto mayor surgió con respecto al canal de Nicaragua, lo

cual estuvo a punto de llegar a una confrontación armada entre las dos potencias. Finalmente los dos países firmaron en 1850 el Tratado Clayton-Bulwer, por medio del cual los gobiernos de Estados Unidos y la Gran Bretaña se comprometían a no ejercer el dominio exclusivo sobre ese canal o cualquier otro de Centroamérica, ni a ocupar, fortificar o colonizar a Nicaragua, Costa Rica o la Costa de Mosquitos¹⁵.



El ferrocarril de Panamá y la modernización del transporte marítimo

El ferrocarril de Panamá fue el primero de la Nueva Granada y uno de los primeros del mundo. Esta obra fue organizada por la compañía norteamericana Howland & Aspinwall y llevada a cabo, entre 1850 y 1855, bajo la dirección técnica de los ingenieros George Totten y James Baldwin. Realizados los estudios correspondientes en acuerdo con el gobierno de Nueva Granada, la compañía obtuvo la concesión y el gobierno se comprometió a que durante 59 años no se iba a construir ningún otro medio de comunicación terrestre en la zona, pedir consentimiento de la compañía para construir un canal y garantizar un 7% de interés a los capitales empleados en la construcción. La línea tenía una longitud es de 76 kilómetros, atravesando pantanos y selvas vírgenes muy insalubres que produjeron numerosas bajas entre los operarios. En el campo de la tecnología, tuvo efectos muy grandes que desbordaban en mucho la vía construida. Las compañías de navegación oceánica de Estados Unidos y Europa colocaron barcos de vapor que enlazaban los terminales del ferrocarril en el Caribe (puerto de Aspinwall o Colón) y del Pacífico (Ciudad de Panamá) con destinos tan lejanos como el Mediterráneo, Australia, China o la India (ver mapa de Otis). Desde tales puertos panameños se iniciaron comunicaciones marítimas que comenzaron a cubrir todos los océanos del mundo. Los otros puertos del Caribe granadino (Cartagena, Barranquilla y

Santa Marta) comenzaron a recibir vapores de línea oceánicos que enlazaban, a su vez, con los nuevos vapores fluviales que viajaban por el Magdalena hacia el centro del país. Visto bajo una óptica holística, la conexión del Caribe granadino con la economía mundo construía, simultáneamente, la región Caribe dentro de un Estado nación en gérmenes. Muy poco a poco, la economía y la política parroquial y provincial se fueron transformando en regional; y las regiones se fueron integrando en un Estado nacional que, a su vez, se articuló a la economía mundo.

Esa reestructuración geopolítica subvirtió los fundamentos del viejo orden. Se pasó de la economía de subsistencia o de trueque, a la economía exportadora e importadora, produciendo mercancías para consumir mercancías. Se abrieron selvas para extraer maderas, tintes, quinas, caucho y tagua o para sembrar, tabaco, añil, algodón, cacao y café, o pastos para la cría de ganado. Estos productos se sacaban a lomo de mula o de gente y se embarcan en los vapores fluviales o de cabotaje para ser llevados a los puertos marítimos donde se embarcan hacia los mercados de ultramar. A su regreso, estos barcos traían productos fabriles que se regaban por toda la región Caribe y el resto del país, transformando las herramientas, la vivienda, el vestido y los hábitos alimenticios de millones de personas.



¹⁵ LEMAITRE, Eduardo. Panamá y su separación de Colombia. Biblioteca Banco Popular, Bogotá, 1971, p. 66.

Del extremo de la línea del puerto de Panamá salían vapores:

Para California (3 veces al mes)

Para Chile (2 veces al mes)

Para Centro América (2 veces al mes)

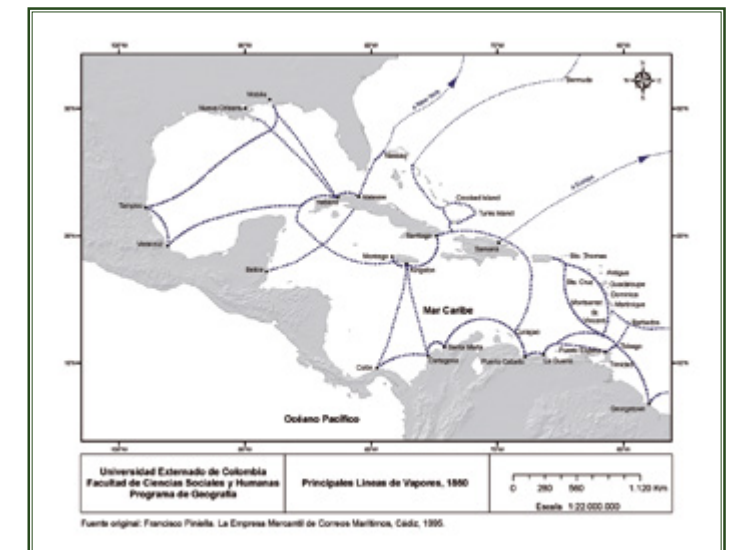
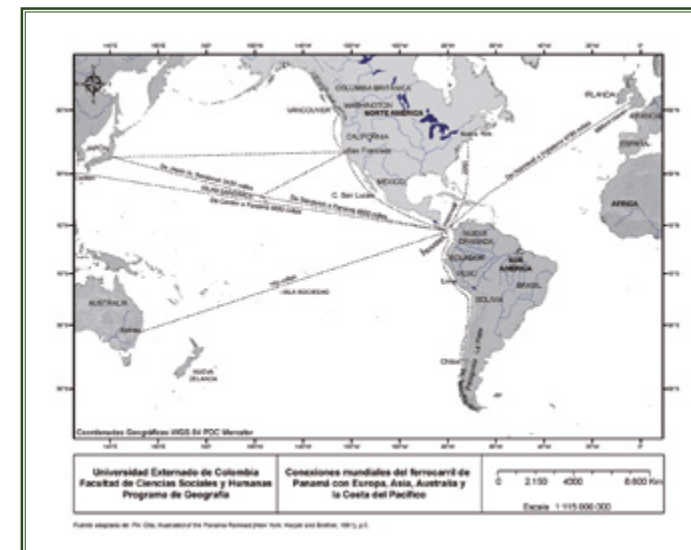
Para Ecuador (1 vez al mes)

Del puerto de Colón o Aspinwall:

Para los Estados Unidos (3 veces al mes)

Para Europa (2 veces al mes)

Estas salidas eran hechas por las compañías: United States Mail, Pacific Mail, Pacific Steam Navigation, Royal Mail, y Panama Railroad Steampackets. Rutas de navegación.¹⁶



Conexiones mundiales del ferrocarril de Panamá con Europa¹⁷



¹⁶ Cuadro tomado de: R. Ferreira, R. "Nuestros Ferrocarriles", Anales de Ingeniería Vol. 12, no. 148 (1905) 357-363. Anales de Ingeniería Vol. 13, no. 154 (1905), 161-162. Anales de Ingeniería Vol. 17, no. 199 (1909), 66-69.

¹⁷ Conexiones mundiales del ferrocarril de Panamá con Europa Asia, Australia y la costa del Pacífico. Fuente adaptada de F. N. Otis. *Illustrated of the Panama Railroad*. New York, Harper and Brother, 1861, p. 5.



El archipiélago de los indígenas cuna

Los indígenas cuna o cunacuna, han sido habitantes de la región del Darién desde épocas inmemoriales. Al parecer estuvieron concentrados inicialmente en el Golfo de Urabá, de donde se movieron hacia el Archipiélago de Las Mulatas o San Blas y la costa panameña. Esto como resultado de sus continuos enfrentamientos con los españoles durante la colonia, debido al acoso de los esclavistas y a las represalias por sus ataques contra las embarcaciones que se movían por el río Atrato y el golfo.

Esta región panameña, denominada también como Darién del Norte para distinguirla de la parte que da hacia el Pacífico conocida como Darién del Sur, siempre ha sido muy codiciada por los intereses de las grandes potencias. Colonos, piratas y contrabandistas se asentaron allí en muchas oportunidades, pero el clima lluvioso tropical o los ataques de los indígenas cunas los obligaron a salir o a desaparecer.

Una carta muy interesante y con mucho detalle sobre San Blas y el Archipiélago de las Mulatas fue levantada al finalizar el siglo XVIII por la Expedición Fidalgo como parte de la Carta Esférica Número Cuatro. Esta carta sirvió durante mucho tiempo como base cartográfica para numerosos mapas.

En el año 1854 el general e ingeniero Agustín Codazzi fue comisionado por el gobierno granadino para que participara en la expedición internacional que exploraría la región del Darién en busca de un supuesto paso bajo en donde se podía construir un canal interoceánico. Barcos ingleses, franceses y norteamericanos se dieron cita en la Bahía de Caledonia y se formaron varias comisiones, algunas de las cuales tuvieron un final desastroso. El General Codazzi partió con un grupo de ingenieros y soldados granadinos y ascendieron la Serranía del Darién. Al darse cuenta de la imposibilidad de cortar esa montaña para construir un canal, porque era más alta de lo esperado, se regresó a la costa y dio por finalizado el trabajo. Sin embargo, decidió aprovechar este viaje para realizar el levantamiento corográfico de las provincias de Panamá y Veraguas, lo cual hizo durante el resto del año. Esos datos permanecieron inéditos hasta 1862 cuando fueron utilizados por Felipe Pérez en su *Geografía Física y Política de los Estados Unidos de Colombia*, durante la llamada “Nueva Comisión Corográfica”¹⁸, y el enorme mapa general fue reproducido en menor escala por Manuel Ponce de León y Manuel María Paz, en 1864, en el *Atlas de los Estados Unidos de Colombia*.



Urabá y el río Atrato

El Golfo del Darién o Golfo de Urabá continuó siendo para el Imperio Español una de las regiones más problemáticas hasta finales del siglo XVIII y principios del XIX. Como refugio de piratas, paso de contrabandistas, lugar de ataques de indígenas cunas y palenques de esclavos, nunca pudo ser dominado totalmente. Las vigías, o

sitios de vigilancia, estaban muy mal defendidas y constituían más un negocio para los guardas que un verdadero control. Sin embargo, durante las guerras de independencia fue vital el control de esas vigías para detener las embarcaciones españolas que buscaban introducir tropas a la retaguardia de los ejércitos patriotas.

Un pequeño combate que, sin embargo, tuvo grandes repercusiones en la defensa republicana del Chocó y la provincia del Cauca, fue el librado en la Vigía de Murrí en el bajo Atrato. Una pequeña guarnición patriota, al mando de Nicolás Gamba Valencia y del subteniente (luego general) Joaquín Acosta, detuvo una flotilla de guerra española que había sido enviada desde Cartagena para tomarse los ríos Atrato y San Juan y, con ello, el camino desde Nóvita hacia el valle del Cauca. Este combate, sucedido en febrero de 1820, fue documentado en el diario del general Joaquín Acosta y publicado, algunos años después, por su hija Soledad Acosta de Samper en una biografía de su progenitor.

El Congreso de Cúcuta y, especialmente, la Ley fundamental del 18 de junio de 1821, dividió la República de Colombia en departamentos, provincias, cantones y parroquias. La provincia del Chocó fue adscrita al Departamento del Cauca, incluyendo el bajo Atrato y el Urabá o Darién, que pasó a ser administrado desde Citará (posteriormente Quibdó). Uno de los primeros gobernadores de la provincia fue Guillaume Eduard Coutin Brisson. Este notable, de origen francés, fue edecán de Jean Michel Aury en Providencia y participó en las luchas corsarias contra el Imperio Español en el Caribe. Siendo gobernador elaboró un plano muy interesante sobre las bocas del Atrato y el Golfo del Darién, el cual presentamos aquí.

Las selvas de la región del medio y bajo Sinú han sido taladas dos veces; primero por los indígenas zenúes y zenufanaes que habitaron la región desde mucho tiempo antes de la llegada de Colón y, luego, por la colonización cordobesa desde finales del XIX. Su clima cálido y húmedo tiene más semejanza con la región de Urabá y el Darién que con las costas secas al nororiente y, por eso, también se cubre de selva cuando queda deshabitado¹⁹. A la llegada de los conquistadores Pedro y Alfonso de Heredia (1542) la región estaba intensamente habitada y cubierta de cultivos, pero la sed del oro y de esclavos diezmoó la población original y las selvas retomaron esos territorios. Desde finales del siglo XIX compañías madereras y haciendas ganaderas volvieron a talar, dando lugar a las actuales sabanas de Córdoba²⁰.

Como podemos ver en el Plano del Puerto de Cispata, elaborado por la Expedición Fidalgo, el río Sinú desembocaba al occidente del Golfo de Morrosquillo en la Bahía de Cispata. Por muchos años se mantuvo allí un pequeño puerto o aduana llamado El Zapote, que controlaba las bocas del río, como las tierras del Zapote, San Bernardo del Viento y todo el bajo Sinú iban muchas canoas cargadas de productos agrícolas con destino a Tolú y Cartagena, en esa aduanilla les cobraban un impuesto de paso. El puerto se acabó a principios del siglo XX cuando el Sinú cambió su curso, desembocando directamente al mar abierto por la boca de Tinajones.

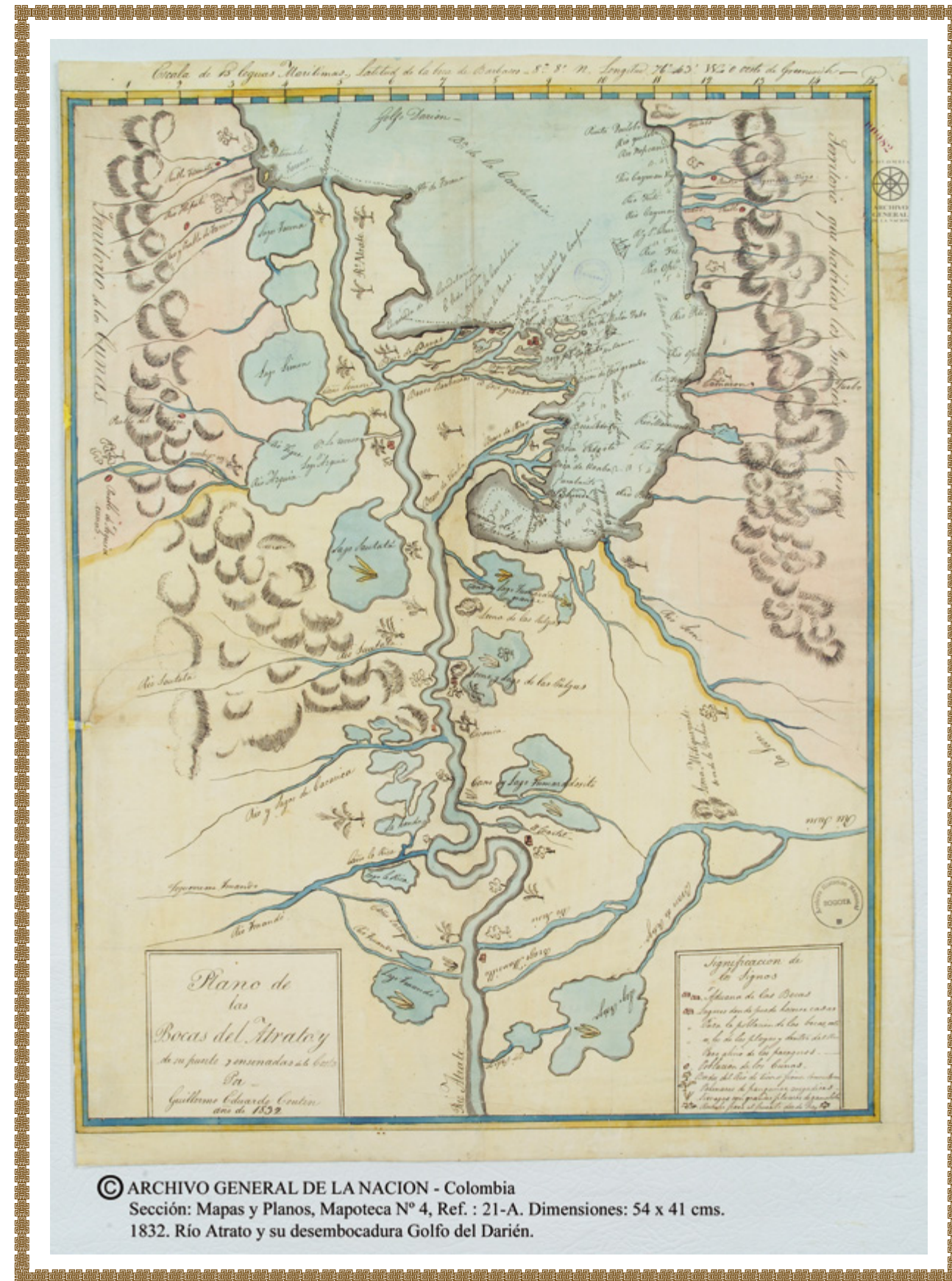


¹⁸ PÉREZ Felipe. *Geografía física i política de los Estados Unidos de Colombia*. Bogotá, Imprenta de la Nación, 1862.



¹⁹ GORDON, Le Roy. *El Sinú, geografía humana y ecología*. Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1983, pp. 96-120.

²⁰ BURGO PUCHE, Remberto. *Creación y organización de Córdoba*. Montería, Ed. Obregón, 1956.



© ARCHIVO GENERAL DE LA NACION - Colombia
Sección: Mapas y Planos, Mapoteca N° 4, Ref.: 21-A. Dimensiones: 54 x 41 cms.
1832. Río Atrato y su desembocadura Golfo del Darién.



Mapa 061. Río Atrato y su desembocadura en el Golfo del Darién.²¹

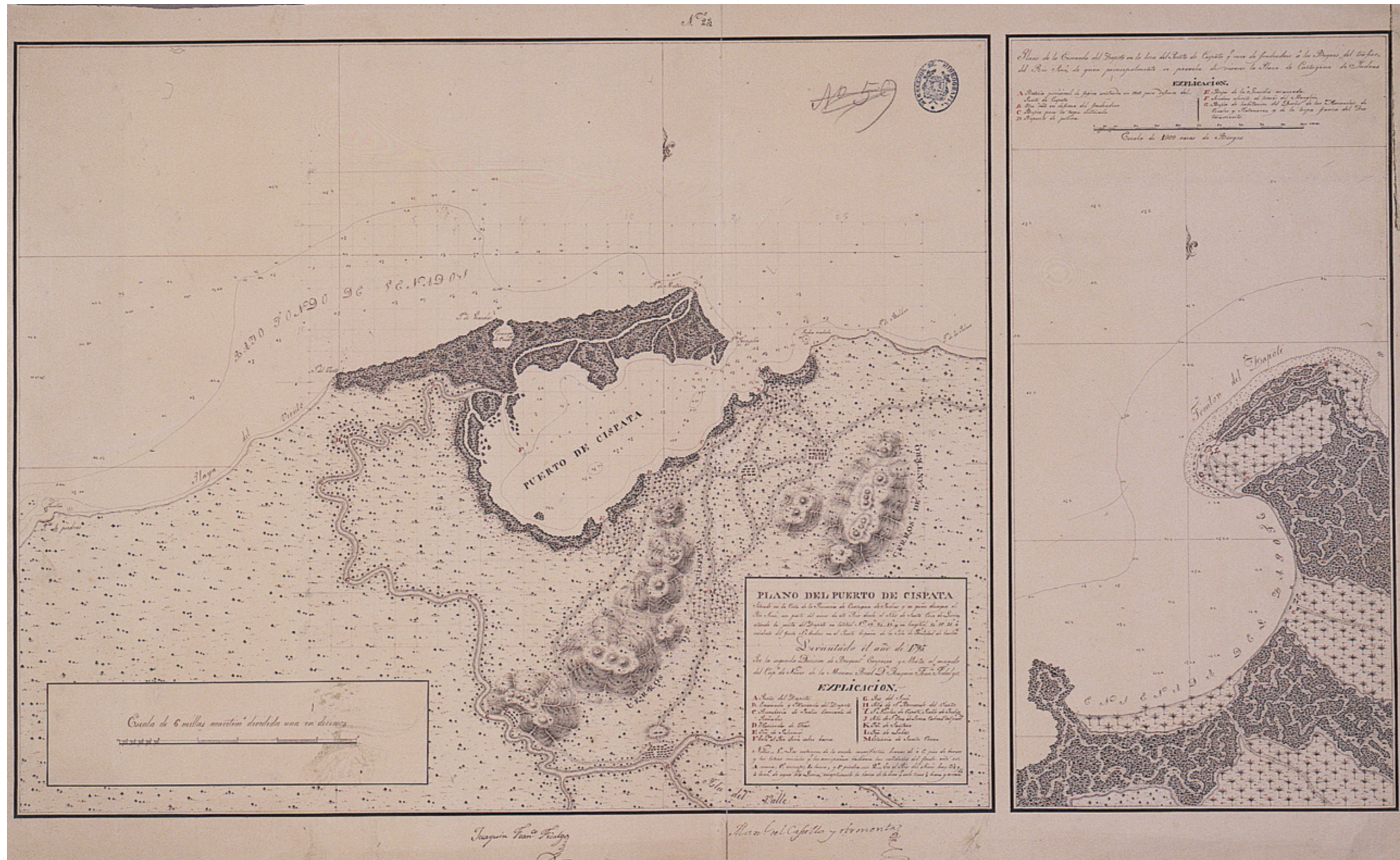
²¹ Mapa del Río Atrato y su desembocadura en el Golfo del Darién, con indicación de los accidentes geográficos, tierras firmes, lugares buenos para poblar y aldeas de los indios. Levantado por, Guillermo Coutin. AGN., Sección: República, Fondo: Secretaría de Guerra y Marina, Tomo 493, Folio 87. De 1832.

El río Sinú



Mapa 062. Mapa del río Sinú.²²

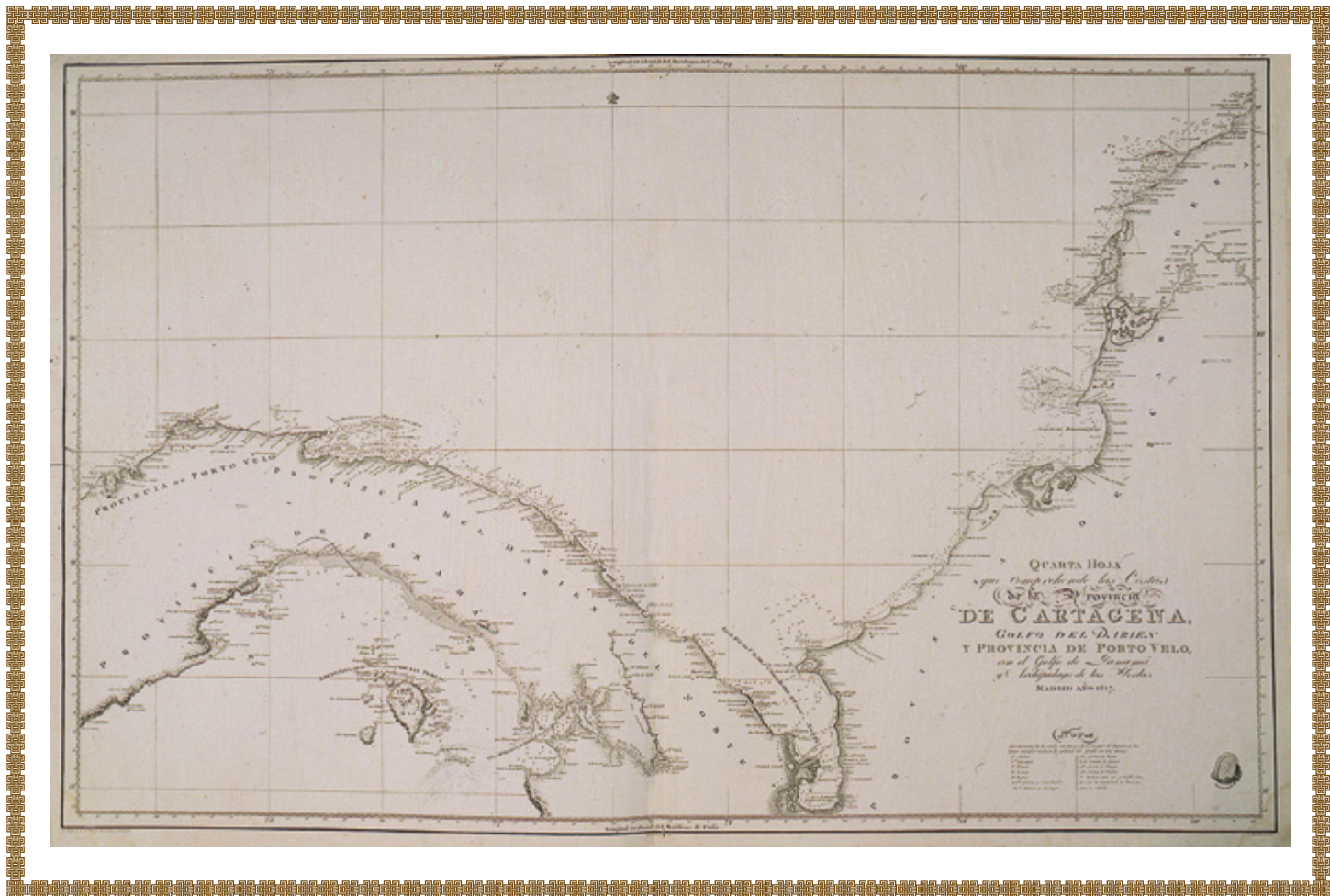
²² Fragmento del Plano del Río Sinú desde su confluencia con el Río Charudosas hasta su desembocadura en la bahía de Cispata, su hoya hidrográfica, poblaciones y su posición con relación al Río San Jorge en su origen, el cual fue levantado y publicado por Frederick Simmons A. A. en Londres (1887). Tomado de: Biblioteca de la Royal Geographical Society of London (Londres, Reino Unido). Sección: Map Room, Ref. MR Colombia S.8.



Mapa 063. Plano del Puerto de Cispata.²³



²³ Levantado en el año 1795 por la Segunda División de bergantines *Empresa* y *Alerta* al mando del Capitán de Navío de la Marina Real Don Joaquín Francisco Fidalgo. El plano original se encuentra en el Museo Naval de Madrid. Lleva las firmas de J. F. Fidalgo y Manuel del Castillo y Armenta.



Mapa 064. Golfo de Panamá y Archipiélago de las Perlas.²⁴



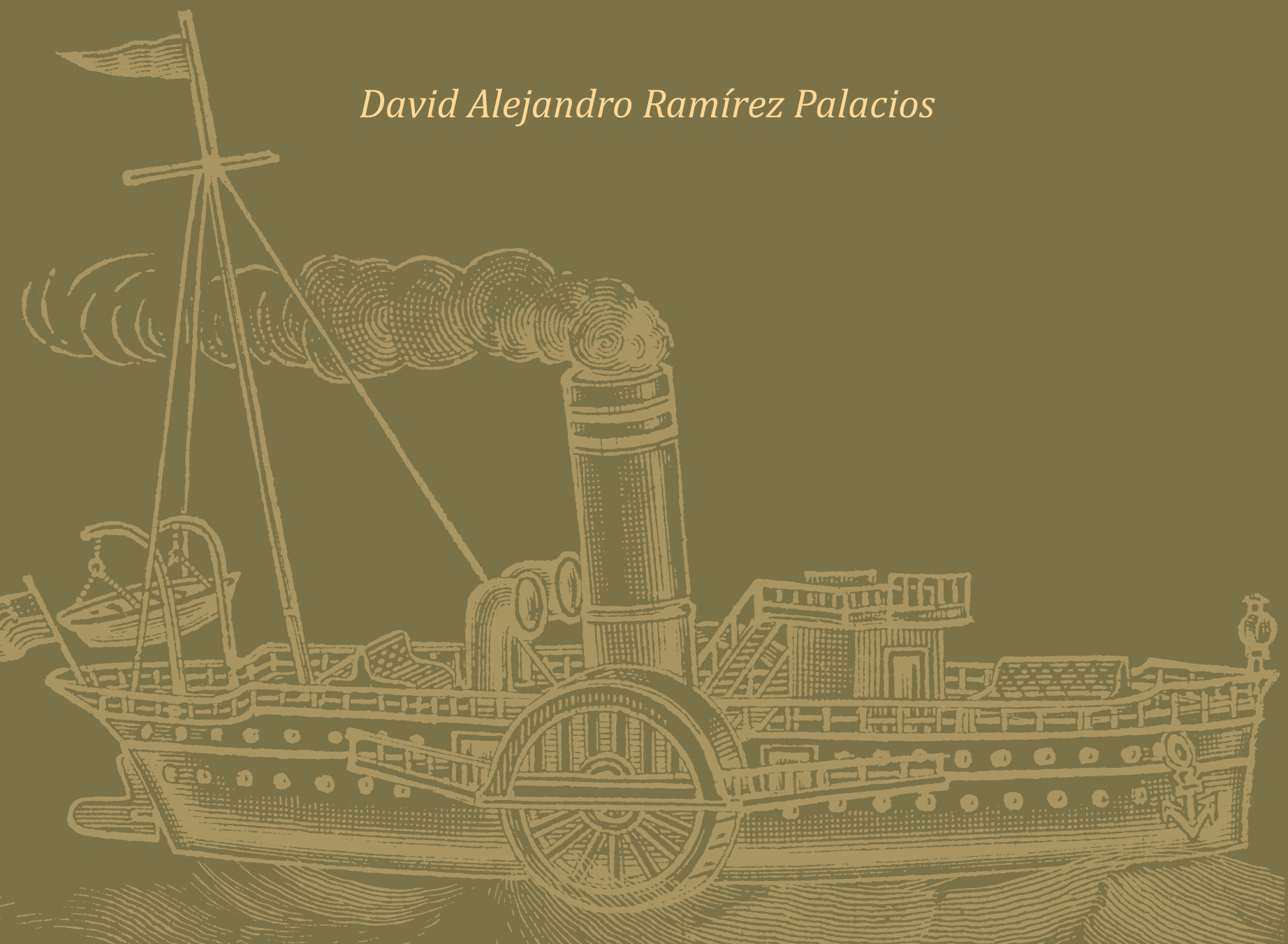
²⁴ Por Joaquín Francisco Fidalgo. "Cuarta hoja que comprende las costas de la provincia de Cartagena, golfo del Darién y Provincia de Portobelo en el Golfo de Panamá y Archipiélago de las Perlas." Madrid, 1817 Ingeniero Joaquín Francisco Fidalgo.. Copias autorizadas a Hernando Salcedo Fidalgo por el Museo Naval de Madrid - España. Museo Naval de Madrid - España y en: DOMINGUEZ OSSA, Camilo, Salcedo Fidalgo, Hernando, Meras Martín Verdejo, Luisa, Joaquín Francisco Fidalgo, *Derrotero y Cartografía*, La Expedición Fidalgo 1792-1810. El Áncora editores, Bogotá, 2011.



Capítulo Cinco

LA CARTOGRAFÍA
LITORAL DE FRANCISCO
JAVIER VERGARA Y
VELASCO

David Alejandro Ramírez Palacios



En 1888, como anticipo de su *Nueva Geografía de Colombia*, el geógrafo, cartógrafo e historiador Francisco Javier Vergara y Velasco (1860-1914) publicó un documentado texto de 111 páginas titulado *El Archipiélago de San Andrés (las Islas de San Andrés Y Providencia)*.¹ Este trabajo, antecedido apenas, según el geógrafo José Agustín Blanco, por la corta descripción de esta parte del país incluida en la Geografía de Cartagena de 1839 de Juan José Nieto, es considerado por ese mismo autor como el «primer intento de publicar una obra específica, más o menos extensa y completa, sobre los aspectos geográficos, históricos y sociales del Archipiélago».² De hecho, en dieciocho capítulos Vergara y Velasco ofrece todo tipo de detalles físicos, culturales, históricos y de gobierno acerca de esta parte del país. Para comenzar, la denominación «archipiélago de San Andrés», como Vergara mismo hace notar, tiene la intención estratégica de presentar este conjunto de islas y cayos como una unidad geográfica, tanto por razones físicas, como por tratarse de territorios codiciados y que se encontraban en permanente peligro —sentimiento acentuado a raíz de la pérdida durante la guerra civil de 1860-1863 de las islas Mangles, o «Corn Islands», hoy pertenecientes a Nicaragua, como destaca en el texto.

El tema geoestratégico es ciertamente, tal vez con los relativos a la cultura y a la educación del pueblo isleño, uno de los más enfatizados por Vergara

y Velasco en esta obra. Aquí, el autor considera al archipiélago de San Andrés como un «punto estratégico de primer orden», verdadera «llave» de acceso al canal de Panamá —que entonces se encontraba en construcción— y del eventual que pudiera abrirse por Nicaragua y, en consecuencia, «paso obligado de una mitad casi del comercio universal». Para Vergara, las islas principales del archipiélago, entre sus muchas ventajas, cuentan con un marco de escollos que dificulta cualquier acercamiento de buques enemigos, facilitando de esta forma la acción de la «formidable artillería» que podría instalarse aprovechando los pisos sucesivos ofrecidos por su relieve: correctamente fortificadas y artilladas San Andrés y Providencia podrían transformarse sin muchas dificultades en fortalezas prácticamente inexpugnables, que estarían en capacidad de «imponer condiciones» a aquel comercio.

Desde el punto de vista de Vergara, la heterogeneidad y la mezcla de razas que lo caracterizan son elementos en general positivos, pero alerta contra la existencia en el archipiélago de tendencias «anti-colombianistas», concentradas en las clases «gamonales», decididas a no aceptar ningún régimen continental, y que acababan, en sus palabras, haciéndole el juego a los intereses «americanos» que procuraban, a través de la aculturación, apoderarse de estas islas, llegando inclusive a rechazar la enseñanza del español en las precarias escuelas públicas.



¹ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *El Archipiélago de San Andrés (las Islas de San Andrés y Providencia)*, Bogotá, Imprenta de vapor de Zalamea hermanos, 1888, <<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/el-archipelago-de-san-andres>>.

² BLANCO BARROS, José Agustín, *El General Francisco Javier Vergara y Velasco y sus obras*, Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 2006.

Vergara constata en general un histórico desgobierno y una larga serie de errores y de impotencia administrativa, situación motivada según él por una crónica falta de recursos y por el intento de imponer en el archipiélago medidas inadecuadas, emanadas de contextos lejanos y sin conocimientos suficientes acerca de estos lugares y de sus gentes. Señala que las autoridades [centrales] se limitan a declamar contra los gastos que allí se han efectuado y a menospreciar al archipiélago y decir que 'éste no vale nada', los culpa de su general abandono de ser los autores de una «escandalosa y perpetua serie de abusos cometidos bajo la capa de ejecutar actos oficiales» (en cursiva en el original, p. 94). Como únicas dos soluciones posibles a estos desafíos, Vergara reivindica la promoción de la lengua de Cervantes y de la religión católica.

De hecho, Vergara demanda la necesidad de «cambios radicales y enérgicos» en el rumbo de la administración del archipiélago, y finaliza su texto con una serie de propuestas y disposiciones que recomienda tomar. Entre las principales se encuentra la de declarar al archipiélago «territorio militar», sin importar que para esto fuese necesaria una reforma legal que introdujera el término en la

Though very small they may be looked on as two of the best in the West Indies, as well as for the richness of the soil, as the wholesomenes of the air.

Esta inscripción puede encontrarse en un mapa de 1775 titulado «Old Providence and Sta Catalina», publicado con base en reconocimientos del teniente Henry Barnsley por el cartógrafo real Thomas Jefferys e inserto en el West-India Atlas de 1788.³

Más adelante, entre los varios autores y fuentes citadas en la bibliografía de la obra, Vergara destaca, entre otros, los mapas de la «Comisión española de costas» y los de «R. Owen». Debe tratarse, en el primer caso, del atlas *Portulano de la America Septentrional* publicado por la Dirección de Trabajos

Constitución, modificación que para Vergara era posible efectuar si así se deseaba. Al mismo tiempo que propone ciertas restricciones al uso del inglés, Vergara sugiere la traducción a este idioma de todas las disposiciones oficiales relativas al archipiélago y hacer obligatorio para sus funcionarios el manejo de las dos lenguas. Propone también llevar un párroco católico a cada isla y la agrupación del pueblo en núcleos urbanos; el patrullaje mensual de la cañonera del Atlántico por el archipiélago; el restablecimiento de la aduana y la utilización de sus ingresos en mejoras materiales urgentes como boyas en los escayos y faros en las islas, así como en la limpieza de los puertos y en el sostenimiento de dos goletas encargadas de la policía marítima y de transportar el correo, todo esto acompañado de medidas para el desarrollo de la agricultura de exportación en estas islas, que al autor le parecía promisoría.

Para reforzar sus argumentos acerca de la importancia estratégica y las posibilidades del archipiélago, Vergara y Velasco decide cerrar su estudio con una nota tomada de «la célebre carta construida por los bucaneros de Vieja Providencia, relativa a estas islas» (p. 97). Esta es la cita:

Hidrográficos de Madrid en 1809 y 1818.⁴ Unas páginas antes, Vergara había mencionado una de estas fechas al afirmar que en el «mapa español de la costa de Tierra-firme (1818) y en muchos otros extranjeros figuran las Mangles, hoy en día, Corn, como parte del Archipiélago de San Andrés». De hecho, en la edición de 1818 del *Portulano* figura un interesante mapa, ausente en la anterior, titulado «Plano de las Islas de Sta. Catalina y Providencia» (n° 42), sin embargo, no fue posible encontrar en esta obra un mapa que registre las citadas islas ni que pueda sustentar la afirmación de Vergara acerca

de su pertenencia al conjunto del archipiélago. Por R. Owen, por otra parte, Vergara debe referirse al almirante inglés Richard Owen, del Almirantazgo Inglés, quien, a juzgar por los títulos de sus mapas, efectuó levantamientos en el mar Caribe en las décadas del treinta y del cuarenta del siglo XIX.⁵

En 1893 Vergara y Velasco publica bajo el título de Colombia⁶ una traducción de los

«Íntegro el litoral colombiano está bordeado de islas e islotes en número considerable; las principales son Coiba y San Miguel; el Archipiélago de San Andrés bien merecía algunas líneas más. También pertenecen a Colombia las islas Mangles, frente a las bocas del San Juan de Nicaragua» (p. 73).

Este comentario es interesante pues, con el tiempo, Vergara va a ir abandonando el tema del archipiélago, que apenas va a ser mencionado en la *Nueva Geografía de Colombia*. En la última edición de esta obra, publicada entre marzo de 1901 y julio de 1902⁸ —es decir, en plena Guerra de los Mil Días—, que se diferencia de las anteriores

Doscientos kilómetros al N. de la costa de Chiriquí posee Colombia, en pleno mar Caribe, el Archipiélago de San Andrés (San Andrés, Santa Catalina, Providencia y numerosos cayos e islotes), importante por su posición estratégica y sus productos, y en el cual solo se habla inglés, por obra de nuestra incuria. Este archipiélago será prenda de gran valor el día en que la República posea marina de guerra (NGC, 1902, p. 117).

En el comentario relativo a las fuentes cartográficas de esta obra, Vergara afirma haber tomado como base para los litorales de ambos mares las cartas hidrográficas del almirantazgo inglés «hoy casi

capítulos «Panamá» y «Colombia» de la *Nouvelle Géographie Universelle* del geógrafo anarquista francés Élisée Reclus.⁷ Según este autor, el grupo de San Andrés y Vieja Providencia «pertenece a la América central y no al Continente del Sur, no siendo colombianas sino desde el punto de vista político» (p. 73). En este punto, en una de las centenares de notas con que complementa la obra, Vergara responde:

de 1888,⁹ 1890¹⁰ y 1892¹¹ principalmente en el hecho de venir ilustrada con centenares de mapas, diagramas y láminas de paisajes grabados en madera,¹² el archipiélago de San Andrés recibe apenas una mención, si bien que significativa, y es dejado de lado inclusive en el capítulo de esta obra dedicado a la geografía militar del país:

perfectas» (p. 15). Según Vergara, tanto los mapas de Paz y Ponce de León, como los Simons y los de Reiss y Stübel se amoldaron a estas mismas cartas (NGC, p. 5 a 7 del «Apendice»).

³ Disponible en la *David Rumsey Map Collection*: <<http://www.davidrumsey.com/luna/servlet/s/8sh25v>>.

⁴ La edición de 1809 se encuentra disponible en la Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico del Ministerio de Cultura de España <<http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?control=BVPB20110069533>>; y la de 1818 en la Biblioteca Digital Hispánica de la Biblioteca Nacional de España: <<http://bdh.bne.es/bnsearch/detalle/bdh0000000772>>.

⁵ Cf. el catálogo WorldCat: <http://www.worldcat.org/search?q=au%3Aowen&fq=x0%3Amap+%3E+ap%3A%22owen%2C+richard%22&se=yr&sd=asc&dblist=638&qt=first_page>.

⁶ RECLUS, Élisée, *Colombia, Traducida y anotada con autorización del autor por F. J. Vergara y Velasco*, Bogotá, Papelería de Samper Matiz, 1893, <<http://bdh.bne.es/bnsearch/detalle/bdh0000111908>>.

⁷ Cf. RAMÍREZ PALACIOS, David Alejandro, «Élisée Reclus e a geografia da Colômbia: cartografia de uma interseção», Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, 2010.

⁸ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Nueva Geografía de Colombia. Escrita Por Regiones Naturales. Primera Edición Oficial Ilustrada*, Bogotá, 1901 [1902], <<https://archive.org/details/nuevageografiad00velagoog>>.

⁹ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Nueva Geografía de Colombia. Según El Sistema Natural de Regiones Geográficas*, Bogotá, Imprenta de vapor de Zalamea hermanos, 1888, <<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/nueva-geografia-de-colombia-segun-el-sistema-natural-de-regiones-geograficas>>.

¹⁰ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Introducción al estudio de la geografía de Colombia*, Bogotá, Imprenta de vapor de Zalamea Hermanos, 1890, <http://digital.iai.spk-berlin.de/viewer/image/PPN733844251/1/LOG_0000/>.

¹¹ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Nueva Geografía de Colombia*, Bogotá, Imprenta de vapor de Zalamea hermanos, 1892, <<http://archive.org/details/nuevageografade00velagoog>>.

¹² Cf. RAMÍREZ PALACIOS, David Alejandro, «A Nueva Geografía de Colombia de Francisco Javier Vergara y Velasco (1901) [1902]», Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2015. <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-09102015-135247/pt-br.php>>

Entre las cartas de la *Nueva Geografía de Colombia* se encuentran algunas que podemos considerar como mapas litorales. Las figuras 30 y 31 de la obra «Diagrama del litoral Caribe» y «Diagrama del Litoral Pacífico», a escalas de 6 y 7,5 millones respectivamente, constituyen un intento pedagógico por parte del autor de esquematizar y destacar los puntos más importantes de estas líneas costeras; diagramas que hemos aportado para el presente Atlas. El autor utilizó diagramas

similares para representar tanto las fronteras como su propuesta de regionalización del país.

Es interesante contar que en ocasiones Vergara contaba con informaciones más precisas que las de los mapas ingleses, como se demuestra en su mapa de «La Ciénaga de Santa Marta» (figura 295 [297] de la NGC), en la que este autor invita a comparar su representación con la de las «cartas marinas»:

La Ciénaga según los mapas ingleses (West Indies)



<http://www.banrepcultural.org/node/97293/zoomify>

Según Simons (Sierra Nevada)



http://digital.iai.spk-berlin.de/viewer/image/PPN73385156/1/LOG_0000/

Según el IGAC (2012)



http://geoportal.igac.gov.co/mapas_de_colombia/igac/mps_fisicos_deptales/2012/Magdalena.pdf

Posteriormente, durante el gobierno de Rafael Reyes, Vergara publica su *Atlas completo de Geografía Colombia* (1906-1910)¹³ y su Nueva carta geográfica de Colombia (1906 y 1909).¹⁴ En ambas obras, también grabadas en madera, el archipiélago de San Andrés es ignorado. Sin embargo, en el Atlas aparecen siete mapas que pueden considerarse como litorales.

La compilación del presente Atlas ha decidido incluir los mapas referidos a los espacios costeros siguientes: el primero de estos mapas se titula «Barranquilla-Ceniza y Puerto Colombia». A

continuación Vergara incluye un mapa de la península de la Guajira y dos mapas del litoral Pacífico, atribuyéndolos en los tres casos a cartas del citado almirantazgo inglés. Las tres cartas restantes «Plano del puerto y ciudad de Santa Marta» (p. 38), «Plano del puerto de Cispata» (p. 39) y «Plano del puerto de Cartagena de Indias» (p. 40), son tomadas por Vergara del citado *Portulano de la América Septentrional*. Con el objetivo de adaptar estos mapas a las exigencias cartográficas de su tiempo, Vergara introduce algunas modificaciones interesantes: substituye el meridiano de Cádiz por el de Greenwich como referencia de la longitud,

introduce escalas numéricas al lado de las gráficas y registra las equivalencias en metros para las millas marítimas, las brazas y los «pies de Burgos» utilizados como unidades de medida en los mapas originales. Aparte de estos cambios, el resto del contenido de estos mapas permanece igual.

Para finalizar, existe un mapa más de Vergara que podemos considerar litoral y que vale la pena comentar. Se titula «Industria bananera y ferrocarril de Sta. Marta» y acompaña a una publicación derivada de una conferencia sobre este tema ofrecida por el citado presidente Reyes en 1908.¹⁵ Este mapa no hace parte de la *Nueva Geografía* ni tampoco del *Atlas*, e ignoramos de donde pudo haber sido tomado. En todo caso, uno de sus aspectos más interesantes es el hecho de que los editores de la conferencia, tal vez por iniciativa del mismo Reyes, decidieron borrar —de forma burda inclusive— el nombre del autor, que de todas formas es posible reconocer debajo del tachón (ver detalle).

Al contrario de las ideologías geográficas «andino-céntricas» predominantes durante la Regeneración, Vergara, al igual que Reyes, promulgaba a las tierras

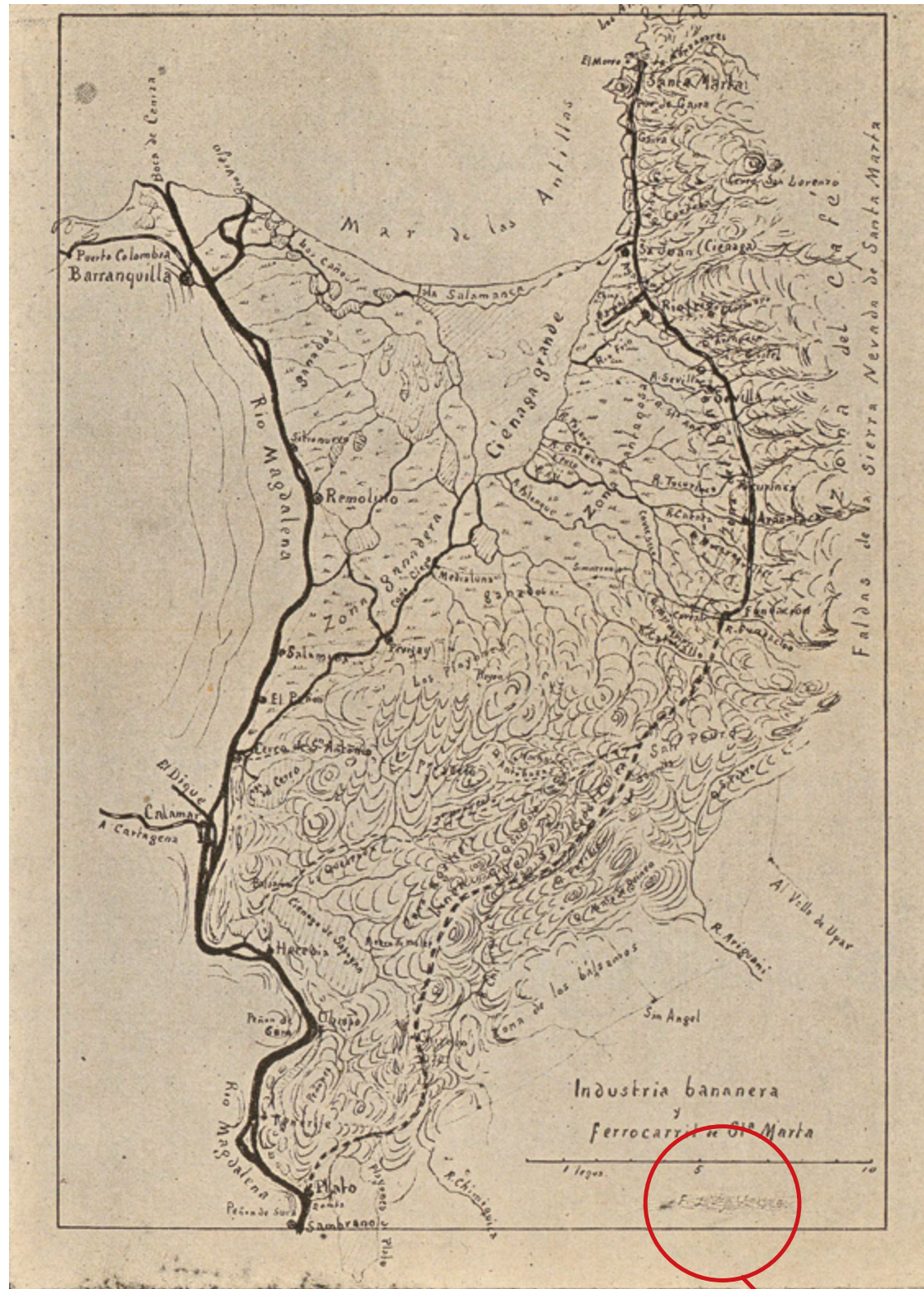
bajas y cálidas del país como base de la nacionalidad y de su proyecto territorial. Vergara de hecho trató —infructuosamente, a pesar de estas afinidades ideológicas—, de diferentes maneras, de llamar la atención del presidente Reyes hacia sus mapas, con el fin de tornarlos la imagen oficial del país. El *Atlas*, por ejemplo, está dedicado a Reyes, pero, al mismo tiempo, registra en la portada el hecho de que «esta obra no ha recibido subvención ni auxilio ninguno del Erario público». De la misma forma, con sus citados mapas nacionales, Vergara trataba de registrar los grandes cambios promovidos por Rafael Reyes en el ordenamiento territorial del país. Inclusive, tanto en uno de los mapas del *Atlas* concerniente a la región del Putumayo («Caquetá» p. 46, dedicado a los hermanos Reyes, antiguos exploradores de la región), como en un mapa separado publicado en 1905 acerca del conflicto limítrofe con el Perú,¹⁶ Vergara llega a bautizar con el nombre de «Rafael Reyes» un afluente del río Putumayo en territorio disputado —y finalmente perdido. Por qué este presidente no se decidió a apoyar la cartografía de Vergara y Velasco, y por qué llegó incluso a tachar o a permitir que su nombre fuera tachado en una de sus publicaciones, continua sin ser completamente claro.

¹³ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Atlas Completo de Geografía Colombiana*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. Digitalizado por la Biblioteca Nacional de Colombia: <http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf>.

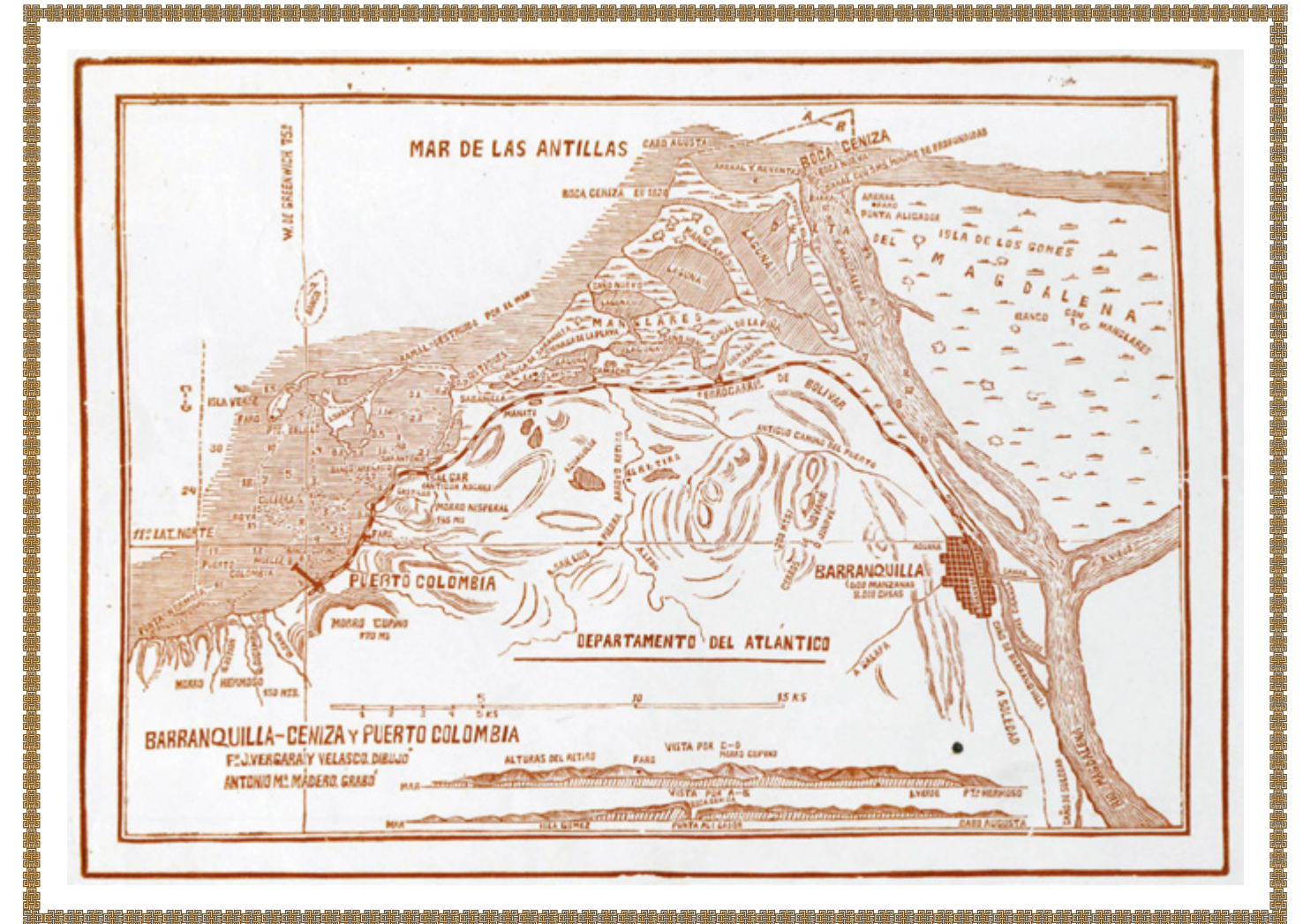
¹⁴ Disponible en Gallica: VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, «Nueva carta geográfica de Colombia», Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906, <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84441905>>.

¹⁵ REYES, Rafael, Conferencia leída el domingo 19 de abril de 1908 en el Salón de grados por R. Reyes, Presidente titular de Colombia, en su carácter de comisionado del gobierno para estudiar asuntos económicos y especialmente la industria del banano, Bogotá, Imprenta Nacional, 1908. Digitalizada por la Universidad de Harvard: <<http://nrs.harvard.edu/urn-3:FHCL:1146661>>. El mapa es la imagen 21 de la digitalización: <<http://pds.lib.harvard.edu/pds/view/6942072?n=21>>.

¹⁶ Titulado «La obra diplomática del presidente Reyes: el Modus-Vivendi con el Perú», disponible en la Biblioteca Virtual de la Biblioteca Luis Ángel Arango: <<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/cartografia/la-obra-diplomatica-del-presidente-reyes-el>>.



 **Mapa 065.** Mapa de la industria bananera y el ferrocarril de Santa Marta.¹⁷



Mapa 066. Mapa Portulano de Barranquilla-Bocas de Ceniza y Puerto Colombia.¹⁸



¹⁷ Mapa de la industria bananera y el ferrocarril de Santa Marta, de Vergara y Velasco, utilizado y alterado por Reyes en una conferencia en 1908.



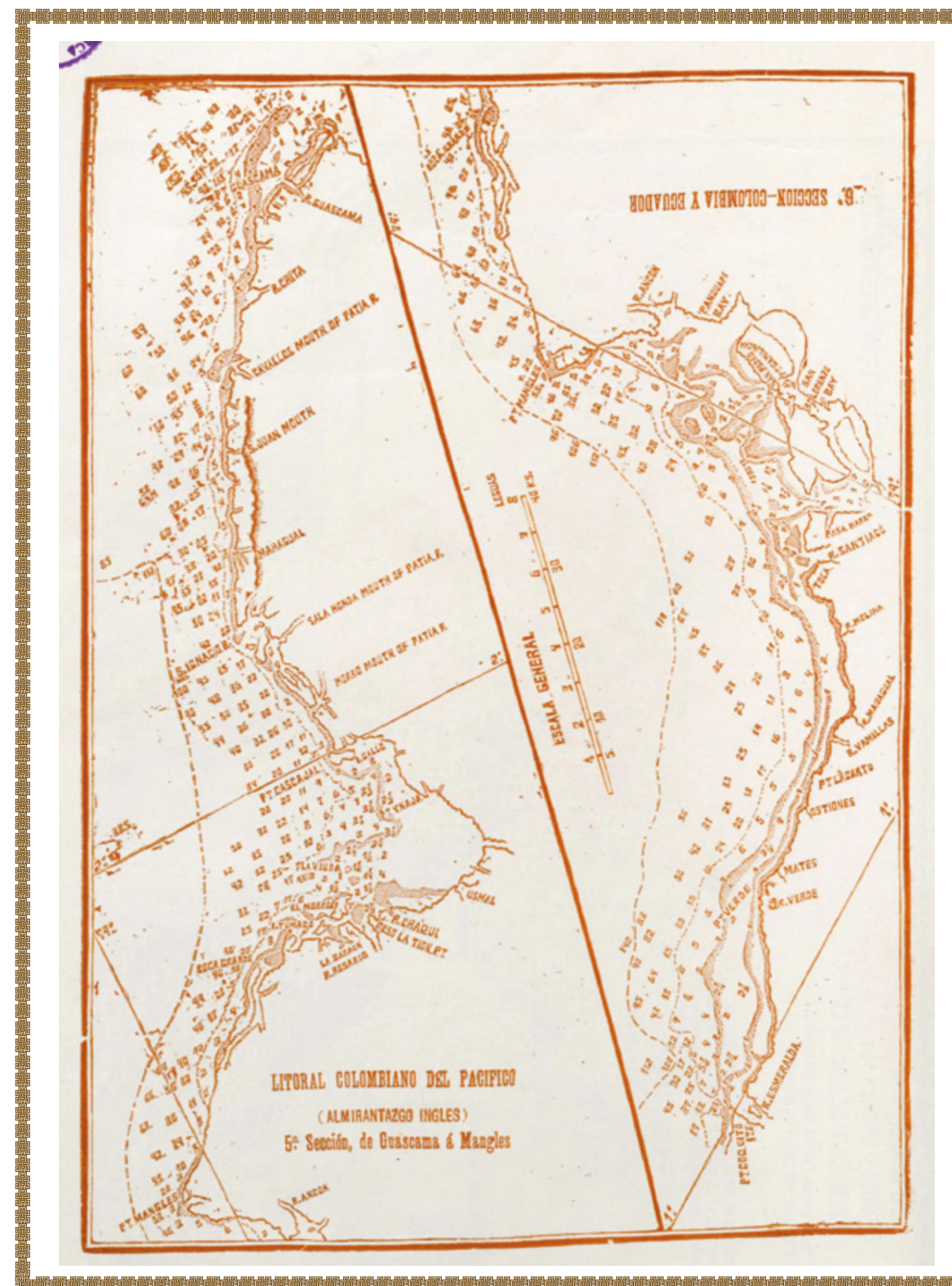
¹⁸ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Atlas Completo de Geografía Colombiana*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. Digitalizado por la Biblioteca Nacional de Colombia: <http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf>.



Mapa 067. Mapa Portulano de La Guajira y el Golfo del Darién.¹⁹



Mapa 068. Litoral colombiano del Pacífico. Parte I²⁰

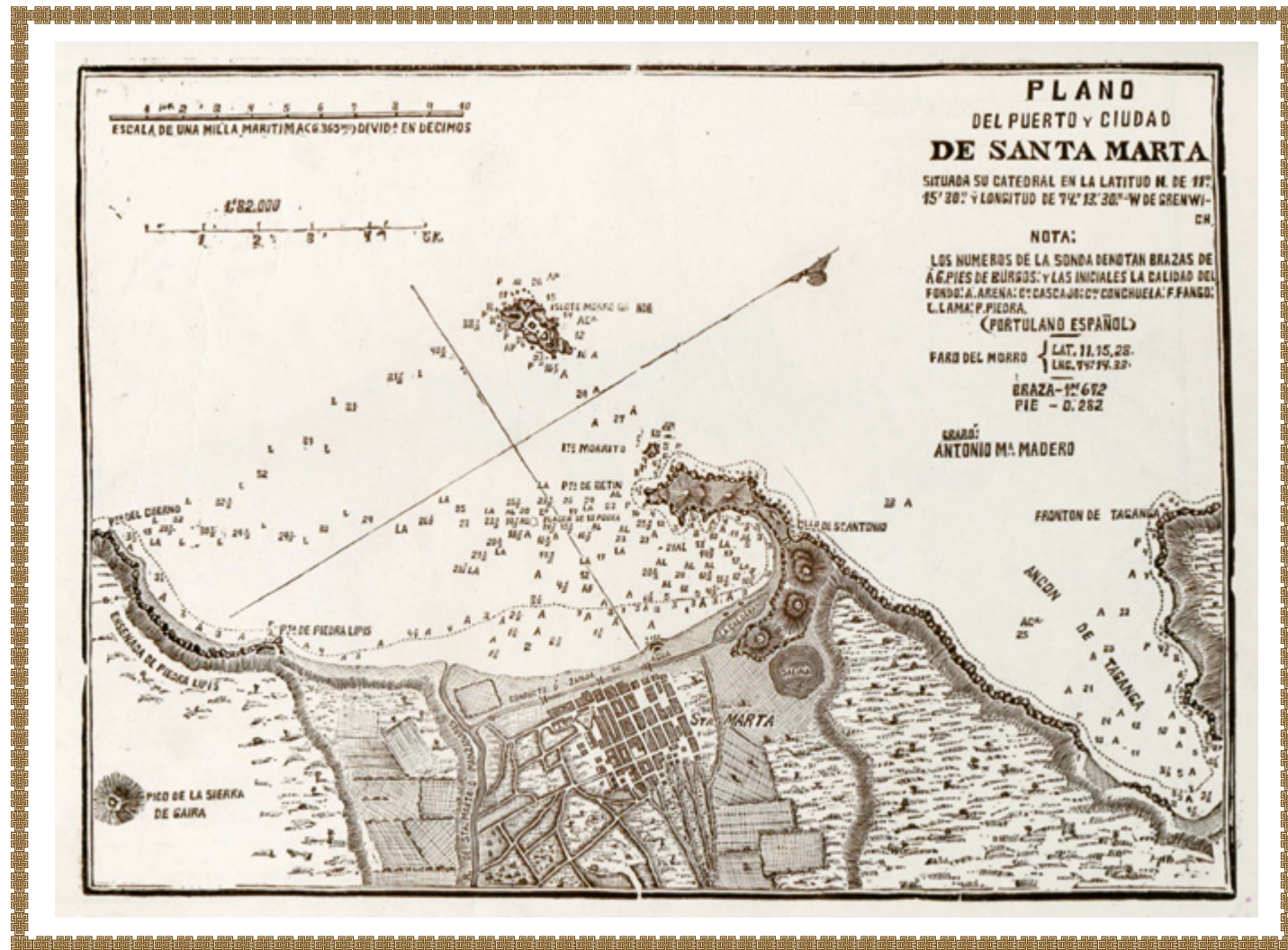


Mapa 069. Litoral colombiano del Pacífico. Parte II²¹

¹⁹ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Atlas Completo de Geografía Colombiana*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. Digitalizado por la Biblioteca Nacional de Colombia: <http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf>.

²⁰ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Atlas Completo de Geografía Colombiana*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. Digitalizado por la Biblioteca Nacional de Colombia: <http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf>.

²¹ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Atlas Completo de Geografía Colombiana*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. Digitalizado por la Biblioteca Nacional de Colombia: <http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf>.

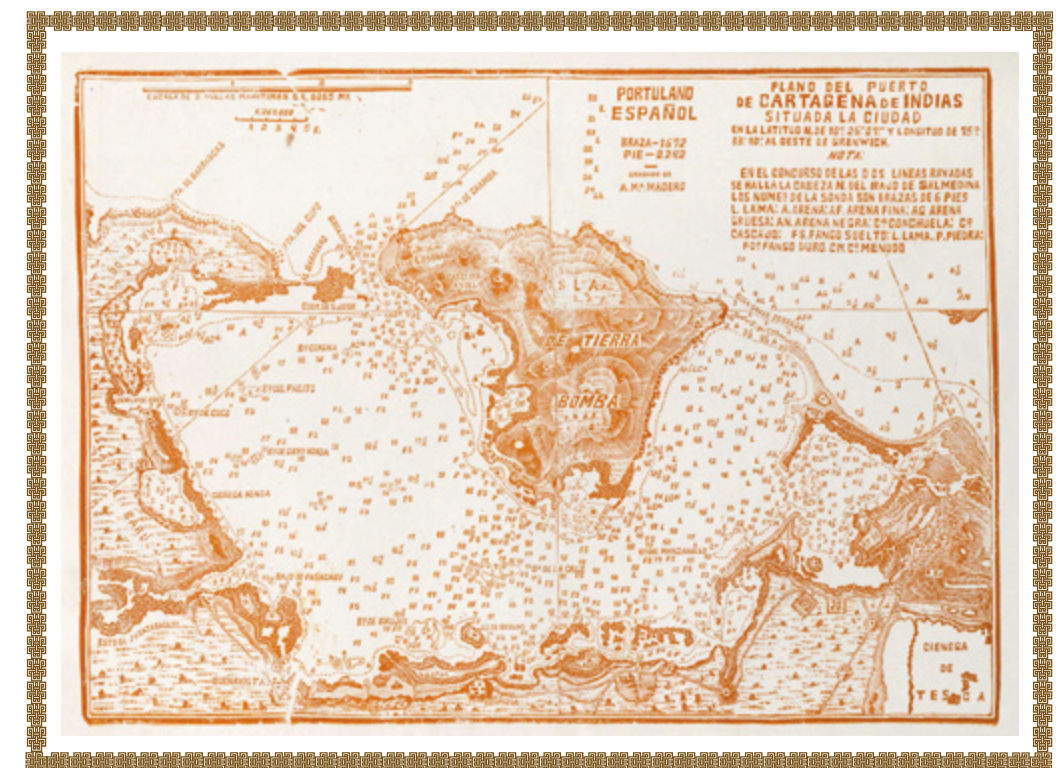


Mapa 070. Mapa Portulano del Puerto y ciudad de Santa Marta.²²

²² VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Atlas Completo de Geografía Colombiana*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. Digitalizado por la Biblioteca Nacional de Colombia: <http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf>.



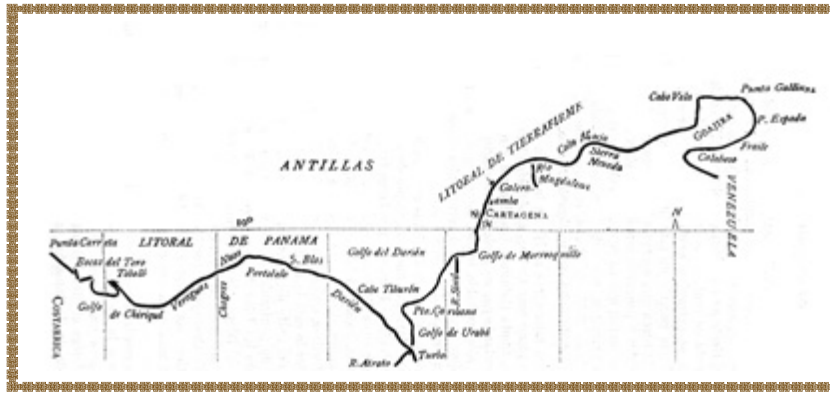
Mapa 071. Puerto de Cispata.²³



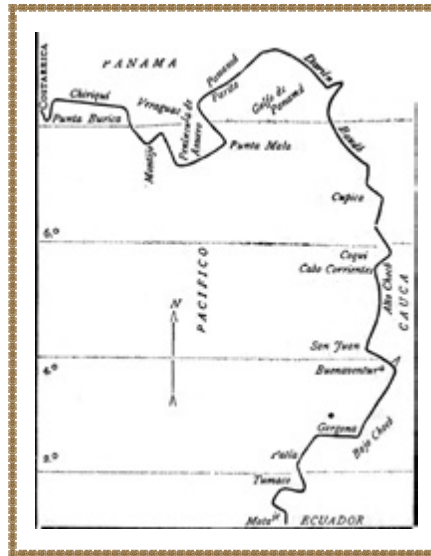
Mapa 072. Plano del puerto de Cartagena de Indias.²⁴

²³ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Atlas Completo de Geografía Colombiana*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. Digitalizado por la Biblioteca Nacional de Colombia: <http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf>.

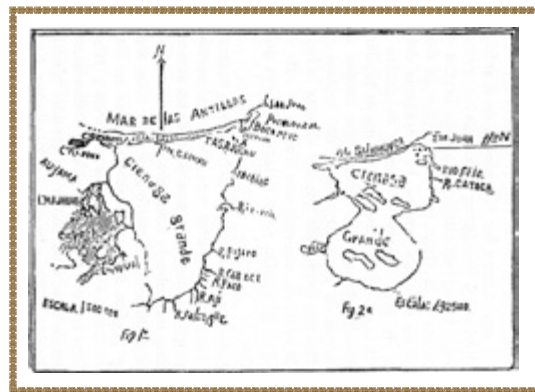
²⁴ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Atlas Completo de Geografía Colombiana*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. Digitalizado por la Biblioteca Nacional de Colombia: <http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf>.



Mapa 073. Diagrama del litoral Caribe.²⁵



Mapa 074. Diagrama del litoral Pacífico.²⁶



Mapa 075. La Ciénaga de Santa Marta.²⁷



²⁵ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Nueva Geografía de Colombia. Escrita Por Regiones Naturales. Primera Edición Oficial Ilustrada*, Bogotá, 1901 [1902], <<https://archive.org/details/nuevageografiad00velagoog>>. p. 116.

²⁶ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Nueva Geografía de Colombia. Escrita Por Regiones Naturales. Primera Edición Oficial Ilustrada*, Bogotá, 1901 [1902], <<https://archive.org/details/nuevageografiad00velagoog>>. p. 118.

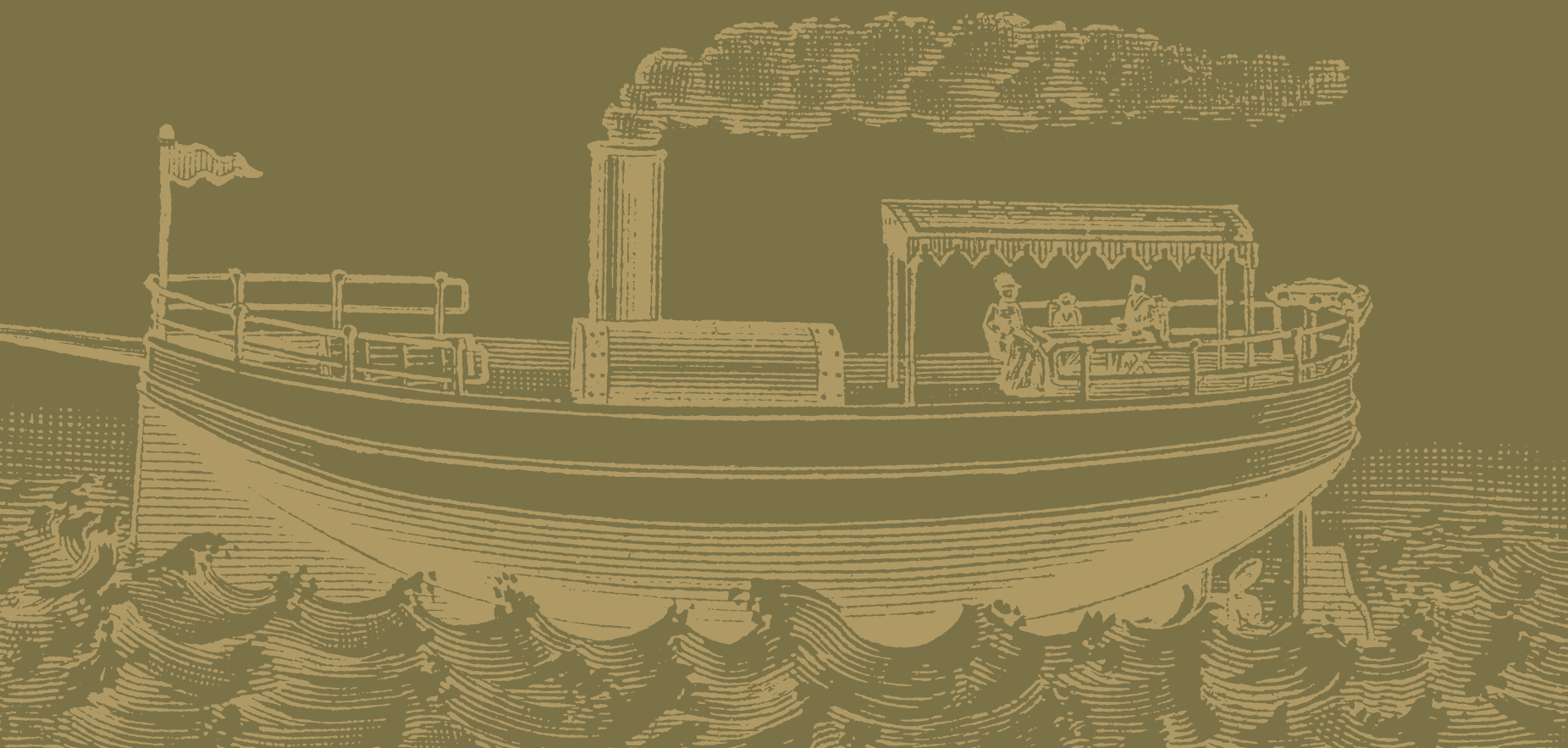
²⁷ VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Nueva Geografía de Colombia. Escrita Por Regiones Naturales. Primera Edición Oficial Ilustrada*, Bogotá, 1901 [1902], <<https://archive.org/details/nuevageografiad00velagoog>>. p. 743.



Capítulo Seis

LIMITAR CON EL MAR
DE LAS ANTILLAS:
UN RECORRIDO CARTOGRÁFICO DE
SANTA MARTA A RIOHACHA
EN EL SIGLO XIX

Catalina García Cháves





Mapa 076. Mapa de "Venezuela y Guyanas que muestra el Delta del Orinoco."¹



¹ Venezuela y Guyanas, que muestra el delta del Orinoco y las comunidades indígenas en este territorio. Mapa de finales del siglo XVII- ca. Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de Documentos Raros y Manuscritos. Ref. brblaa1047147.

El siglo XIX fue, entre otras cosas, el siglo que exacerbó la ya innegable fragmentación del territorio colombiano, pues las urgencias decimonónicas exigían consolidar un Estado independiente, fortalecer el ejército, los dispositivos fiscales y jurídicos, y ocuparse de construir o inventar la nación con base en un proceso reivindicatorio de lo español difundido e implementado por la elite criolla. Fue así como la primacía del territorio marítimo se desmoronó en el periodo republicano, cuando la condición de las costas las alejó del proyecto nacional. El espacio marítimo y sus costas fueron negados y marginados en mapas e ilustraciones cartográficas, tratados de geografía y libros de enseñanza, los cuales, como afirma el autor Julio Arias, tenían el objetivo de fijar la conciencia territorial y espacial de identidad nacional para sus ciudadanos.²

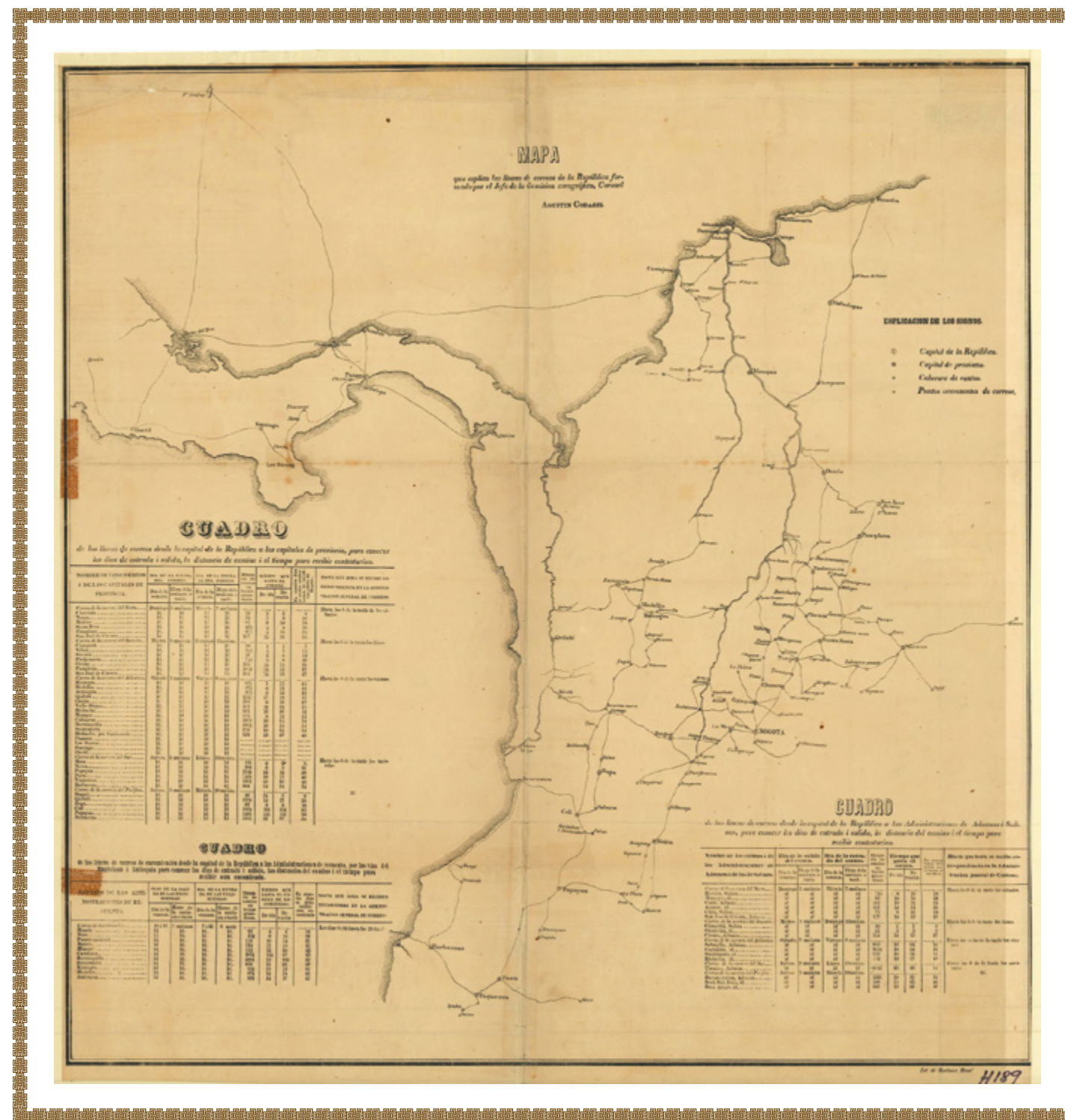
En el presente capítulo del Atlas Histórico Marítimo del siglo XIX, hemos aceptado el desafío de hacer evidente el hecho de que la lectura del territorio realizada por los gobernantes y por los *políticos-geógrafos* del siglo XIX, -quienes tuvieron el conocimiento autorizado para descifrar la geografía nacional-, fortaleció el espacio marítimo como un objeto de la naturaleza y no como un objeto de la historia o de la civilización,³ primando así una exclusión por parte del Estado Central, ya que, como lo reitera Renato Ortiz, el arraigo al territorio “es fruto de la existencia de una cultura cuyo territorio se encuentra cartografiado”.⁴

Este no fue sólo el caso del puerto de Cartagena, de cuyo abandono hay bastantes referencias en la historiografía colombiana. Este puerto, a pesar de ser el vocero de las provincias del Caribe ante el Gobierno, interlocutor en asuntos de correos, comunicaciones y ejercicio de la soberanía, a lo largo del periodo republicano sufrió similares consecuencias de las provincias vecinas, debido a la apatía de los

gobernantes andinos para inserción de las regiones periféricas en el proyecto nacional. La situación fue más drástica en los puertos de Santa Marta y Riohacha de los que nos ocuparemos en este capítulo.

Se trataba de capitales de provincia que hacia el final del periodo colonial se habían constituido en puntos de enlace comerciales entre el Caribe continental y las islas de las Antillas, y se articulaban, a su vez, con Mompóx, puerto central sobre el Magdalena, y con una gran zona del Pacífico, a través del río Atrato. Sin embargo, para este periodo, son reiteradas las comunicaciones que expresan las preocupaciones de los gobernadores de estas dos Provincias con respecto a la orfandad y aislamiento de sus territorios y sus puertos marítimos durante varios años del siglo XIX.⁵

Los asuntos relativos a la comunicación, fueron parte de los mayores inconvenientes, desde 1831 el Gobierno decidió suspender el correo entre Santa Marta y Riohacha y posteriormente implementó una medida que impidió a los buques nacionales hacer comercio de cabotaje y costero entre las costas de la península de Riohacha, aunque al parecer sí se lo permitía a los extranjeros.⁶ Desde 1834 se informó desde Riohacha que, con esta medida, los documentos que eran enviados regularmente a Cartagena con destino Bogotá, podrían demorarse tres o cuatro meses sin que desde allí se remitieran a la capital, mientras que para 1842 Santa Marta reportó demoras de hasta seis meses del correo del interior, generando perjuicios por el retraso “de documentos y valores que son necesarios para la provincia”, y reiterando que tampoco podía ser evacuado el correo dirigido a Bogotá.⁷ El mapa de Codazzi que explica las líneas de correos entre Bogotá y las capitales de Provincia es ilustrativo al respecto, pues documenta los días estimados de demora en la salida y llegada de correos entre la capital y las zonas costeras tanto en el Caribe como en el Pacífico.



Mapa 077. Mapa que explica las líneas de correos de la República.⁹



² ARIAS VANEGAS, Julio. 2005. *Nación y diferencia en el siglo XIX colombiano. Orden nacional, racismo y taxonomías poblacionales*. Bogotá: Ediciones Uniandes, Cesó.

³ SERJE, Margarita. 2005. *El revés de la Nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Bogotá: Ediciones Uniandes-Ceso. Pág. 53

⁴ ORTIZ, Renato. 1998. *Otro Territorio*. Bogotá: Convenio Andrés Bello. Pág. 42.

⁵ Estudios recientes sobre la dinámica de estos dos puertos durante el siglo XIX se encuentran en VIDAL, Antonino y ELIAS CARO, Jorge Enrique (EDS). 2010. *Ciudades portuarias en la Cuenca del Gran Caribe. Visión Histórica*. Barranquilla: Ediciones Uninorte.

⁶ En 1842 el Gobernador Nicolás Prieto reiteró los efectos perjudiciales de esta medida alegando que no entendía por qué los capitanes extranjeros y de otras provincias sí podían salir del puerto de Riohacha para otros puntos de la costa de la misma provincia con frutos y productos del país pero ellos lo tenían restringido. En: A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 12, ff. 509 - 511, 1842.

⁷ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 4, ff. 92 - 96, 1834.

⁸ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 8, ff. 450 - 455, 1836. También: A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 18, ff. 46r; 1842.



⁹ Mapa que explica las líneas de correos de la República formado por el jefe de la Comisión Corográfica, Coronel Agustín Codazzi. 1852-1854. Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de Documentos Raros y Manuscritos. Ref: Brblaa702735.



Ante la estigmatización de estas Provincias, que fueron calificadas por el Gobierno como *costas de contrabandistas*,¹⁰ fue claro que la falta de interlocución con Bogotá, sumado a la restricción en las comunicaciones marítimas y terrestres de ambas poblaciones, generaron una fragmentación en la costa, y de esta hacia el interior, pero también en la interacción de este territorio con los puertos

marítimos de las naciones limítrofes hacia el Gran Caribe.

Al resumir la situación de Riohacha en 1869, el Secretario del Interior y Relaciones Interiores afirmó que la estigmatización cultural hacía sus pobladores había generado el desaprovechamiento de las ventajas del puerto y de sus recursos, pues:

“...a pesar de que su población alcanza 30 o 40 mil habitantes, que son pastores de oficio, jinetes de primer orden, diestros en las armas de fuego como el mejor infante prusiano; a pesar de los bancos de perlas de algunas de sus costas, de las numerosas salinas de su territorio, de la amplitud y abrigo de sus ensenadas y puertos, en cuyas inmediaciones se han denunciado minas de carbón; a pesar de sus ventajas para la ganadería que alimenta a sus nómadas pobladores y que les da para la exportación anual como 12 mil cabezas; a pesar de todo esto, ninguna medida eficaz se sabe que nuestros gobiernos hayan dictado en beneficio de tan opulenta comarca”.¹¹

Para el análisis que proponemos en este capítulo, basado en el recorrido por más de una docena de piezas cartográficas representativas de este periodo para el territorio que cubre desde la

Guajira y sus límites con Venezuela, hasta Santa Marta, proponemos una visión extensiva de lo espacial, buscando incluir los puertos, así como áreas marítimas, litorales e insulares.



Cartografía marítima peninsular en el tránsito del siglo XVIII al XIX

El registro detallado de las áreas marítimas y litorales, que geógrafos y expedicionarios se esmeraron en fortalecer entre los siglos XVI y XVIII, se hace evidente en las cartas náuticas y cartográficas que presentamos en esta sección. Se busca, de esta manera, hacer un contraste con la cartografía de la segunda mitad del siglo XIX, en la que se evidencia una ausencia de detalle en las zonas litorales. En efecto, durante este último periodo se dio paso a la necesidad de registrar

los caminos terrestres y las conexiones entre poblaciones al interior de las provincias, así como de estas con la capital.

Quizás un punto de partida para este análisis pueda ser la denominada “carta Plana de la Provincia de la Hacha, situada entre las de Santa Marta y Maracaibo”, del año de 1786, realizada por Juan López. El documento, basado en el plano de Arévalo de 1776, no es un mapa marítimo



¹⁰ Laurent resalta que el incremento del contrabando en Riohacha se debió también a la prohibición del comercio extranjero con las costas de la Guajira, a la participación activa de los grupos indígenas y al cierre del río Atrato. En: LAURENT, Muriel. 2008. *Contrabando en Colombia en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción*. Bogotá: ediciones Uniandes, Ceso.

¹¹ Biblioteca Nacional. Manuscritos. “Memoria del Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores al Congreso de 1869”. Pág. 27.

en sentido estricto, pero es importante porque precisa detalles de las costas que desaparecen progresivamente de la cartografía en el siglo posterior. Este geógrafo relaciona y ubica, por ejemplo, la pesca de perlas entre Manaure y el Cabo de la Vela, mostrando así que esta actividad era una de las principales fuentes de recursos de la Provincia. Además enuncia las profundidades de Punta de Piedras (cerca de Riohacha) y de Punta de San Antonio (cerca de Manaure), en cercanías a las desembocaduras de los ríos, mientras que para esta zona sobre el Caribe apenas señala como fondeaderos a Bahía Honda, Bahía Hondita y Chimare. En cambio López precisa mucho más la costa sobre el Golfo de Maracaibo, detallando los puertos con fondos aptos para distintos tipos de embarcaciones. Es así como relaciona que “Puerto Cocinas o de Cojoro” es bueno y *con fondos aptos para balandras y bergantines grandes, pero no para fragatas...las Tucacas es un puerto que tiene un canal y una gran laguna dentro con manglares en las orillas y se da fondo en el mismo canal. Las Tucaquillas es como las Tucacas pero no hay fondo dentro*. En esta relación de una costa que parece conocer en detalle, López exalta principalmente a la población española Santa Ana de Savana del

Valle, fundada recientemente, justo después de la expulsión de las comunidades indígenas de la Macuira. Por último, vale la pena señalar que el mapa da cuenta de la presencia de bajos que podrían afectar la navegación y proporciona referencias precisas de los rumbos de entradas y salidas de las embarcaciones al puerto.

Posteriormente, en términos de conocimiento del territorio, uno de principales insumos con los que contaba el gobierno, fueron los mapas que resultaron de las expediciones de Fidalgo. Para finales del siglo XVIII este expedicionario hacía referencia al mal estado de los caminos y al peligro que implicaba el tránsito entre Santa Marta y Riohacha, en donde ni el paso terrestre ni el marítimo permitían tránsito adecuado entre ambos puertos: “parecerá increíble que la comunicación entre capitales de provincias contiguas esté en dicho estado, pero nada es mas cierto, y no se alcanza la causa que lo motiva, pues ninguna parece bastante para tal abandono...”.¹² De hecho, al referirse a Santa Marta, la describe como una provincia con una población cercana a las 4.300 habitantes *de todas las castas*, saqueada, pequeña, pobre, destruida y algunas veces quemada por varios piratas.

“En sus proximidades y parte meridional corre el río Santa Marta o Manzanares, cuyo origen está en las Sierras y que fertiliza el valle, le da algún frescor y desagua en el puerto al sur del fondeadero...Y si tuviese comercio activo, de que se seguiría aumento en la agricultura y población de que escasea, sería una de las provincias mas ricas de la América. El puerto de Santa Marta está habilitado en el día para el comercio en calidad de menor; y por él se exporta algodón, añil, cacao, palo de Brasil, sebo y cueros, y parte de los frutos de esta provincia bajan por el río Magdalena a la playa de Cartagena”.¹³

La travesía de Fidalgo, que inició en 1793 en la península de Paria en Venezuela y que se extendió, hasta 1803, al archipiélago de San Andrés, Providencia y los cayos circundantes a la Nueva Granada, da como resultado uno de los mapas más completos de esta región. Se

trata de una carta de navegación acompañada de un texto que detalla cada uno de los puertos, bahías y ensenadas sobre el litoral costero de las provincias de Santa Marta y la Guajira, incluyendo el Golfo de Maracaibo y detalles del Río Magdalena y de Bahía Honda.



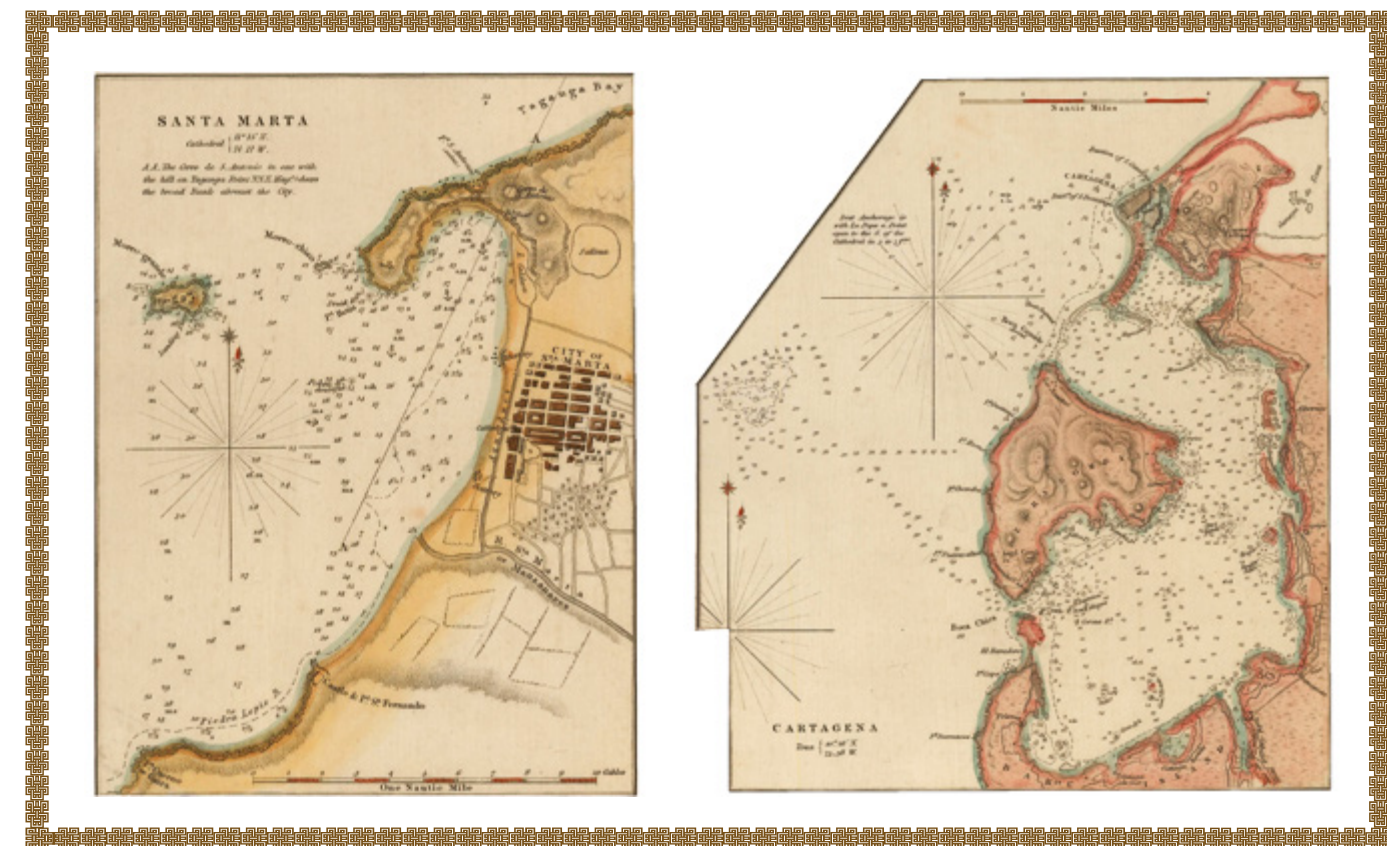
¹² Expedición Fidalgo costa norte. En: Cuervo, Antonio B. (1891) Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia. Imprenta de vapor, Bogotá. Pág. 55.

¹³ Expedición Fidalgo costa norte. En: Cuervo, Antonio B. (1891) Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia. Imprenta de vapor, Bogotá. Pág. 71



Mapa 078. "Carta Plana de la Provincia de la Hacha, situada entre las de Santa Marta y Maracaibo".¹⁴

¹⁴ Carta plana de la provincia de La Hacha; situada entre las de Santa Marta y Maracaibo, Juan López, cartógrafo del Rey. Mapa de 1786. Original de la Real Academia de la Historia de España. Tomado del *Atlas Histórico Marítimo de Colombia S. XVI - XVII* Comisión Colombiana del Océano, Entrelibros, Bogotá 2015.



Mapa 079. Detalle del mapa West Indies from de Cabo la Vela to Cayos Ratones.¹⁵

Las precisiones de la expedición se incluyen en esta carta, en la que las letras iniciales de las convenciones indican la calidad del fondo para la navegación y el atraque de las embarcaciones relacionando arenas, conchuelas, cascajo, fango; etc. En la relación que acompaña el mapa,¹⁶ que es realmente un tratado de navegación, Fidalgo describe paso a paso cada uno de los accidentes costeros que enfrentaría aquel que llegara o saliera por mar. Brisas cruzadas, vientos fuertes, montes, y otros puntos de referencia terrestres para la ubicación de los navegantes que se acercaran o salieran de las costas, así como puntos de vigía con presencia de indígenas, poblados españoles, rutas seguras para ir a Cartagena y descripciones

de la desembocadura del Magdalena, hacen parte del completo trabajo adelantado por este marino español.

Durante las décadas siguientes a la realización de estos mapas, la prioridad de los gobernantes consistió en la comunicación efectiva del centro de poder con sus áreas periféricas por medio de caminos terrestres, sinónimo de civilización y progreso, permitiendo la unificación de la Nación gracias a las conexiones desde la Capital.¹⁷ Si esto se lograba, la Nueva Granada sería uno de los países "más felices del universo" al superar los obstáculos impuestos por la naturaleza para dar paso a la apertura de caminos.¹⁸ El espacio

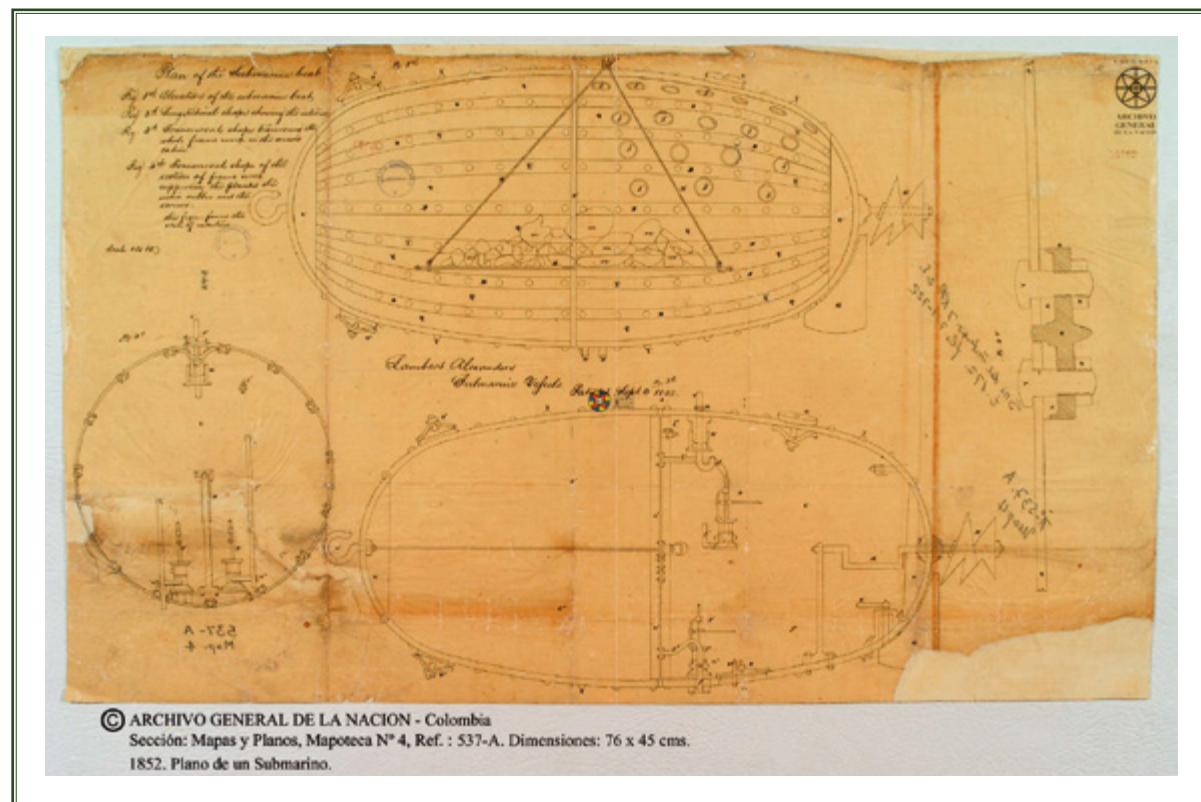
¹⁵ Detalle del mapa West Indies from de Cabo la Vela to Cayos Ratones Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de Documentos Raros y Manuscritos. Ref. brblaa1061546.

¹⁶ Expedición Fidalgo costa norte. En: Cuervo, Antonio B. (1891) Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia. Imprenta de vapor, Bogotá. Consultada en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/5756/#sthash.t23s7mft.dpuf>.

¹⁷ Biblioteca Nacional de Colombia. Manuscritos. *Informe del Secretario de Gobierno (Pastor Ospina) al Congreso de la Nueva Granada en sus sesiones de 1855*. Bogotá: Imprenta del Neo-granadino.

marítimo comenzó así a perder importancia, como lo muestran numerosos ejemplos. Uno de ellos es que el puerto de Riohacha no contaba ni siquiera con personal que custodiara las embarcaciones extranjeras a su salida del puerto¹⁹ y los pocos interesados en tripular embarcaciones nacionales eran marineros jóvenes que “a pesar de sus notorias aptitudes, no cuentan con la edad para ser ciudadanos” por lo que se les negaba la

licencia de capitanes.²⁰ En el caso de Santa Marta su funcionalidad como puerto fue marginada por el Gobierno, como lo muestra Nichols en su estudio. Aunque su Aduana llegó a contar con mayores recaudos que Riohacha, Sabanilla y Cartagena, llevando la ventaja de las importaciones del país por mucho tiempo, durante la segunda mitad del siglo XIX siendo superada con una ventaja enorme por la supremacía de Sabanilla.²¹



Plano de un submarino elaborado por Lambert Alexander y presentado a Tomás Cipriano de Mosquera para la pesca de perlas en la Guajira. 1852. AGN Sección: República, fondo: Secretaría del Interior y Relaciones Exteriores, Tomo 172, Folio 722.

Al respecto, en informe enviado a Bogotá por el Gobernador de Santa Marta en 1845, este aludió específicamente a las mejoras que necesitaba la Provincia en materia de *vías*, citando especialmente el daño en los caminos de Chiriguana y Ciénaga, al igual que en casi todos los accesos a Santa Marta, que *afectan el comercio y la comunicación entre los*

*cantones de la provincia.*²² Sin que hubiese solución definitiva, a lo largo de estos años los gobernantes enviaron comunicaciones referidas a las constantes demoras en los tránsitos de mercancías y correos entre ambos puertos, por lo que para mediados de siglo las autoridades de correos de Santa Marta decidieron “*acumular el correo, esperando las*

¹⁸ DE MOSQUERA, Tomas Cipriano. 1866. Pág. 302

¹⁹ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 4, ff. 818 - 819, 1834.

²⁰ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 10, ff. 417 - 418, 1839.

²¹ NICHOLS, Theodore E. 1973. *Tres puertos de Colombia...* Pág. 157.

²² A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 22, ff. 367 - 369, 1845.

²³ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 34, ff. 34 - 37, 1853.

mejoras, para poder despacharlo hacia Riohacha”²³ Ante la continua desatención en este aspecto, en 1854 el Gobernador de Santa Marta dirigió una nota al Gobierno Central, señalando la conveniencia de invertir los fondos de la *extinguida compañía de vapores en la limpieza de los caños que hay desde Ciénaga Grande hasta Barranquilla*, que permitiría mejorar las comunicaciones dirigidas al interior conectándose con el puerto fluvial del Magdalena, y así mismo asear los caños, que se habían convertido en causantes de enfermedades, malos olores, daños en tierras y cultivos.²⁴

La segunda opción para mejorar las comunicaciones con el Gobierno, consistió en emplear embarcaciones de otras nacionalidades

para que se hicieran cargo de transportar la correspondencia oficial de estas provincias a cambio de algunas inmunidades comerciales.²⁵ Estas prerrogativas a los capitanes provenientes de naciones extranjeras, que se consideraron como de “buena voluntad”, causaron constantes disputas diplomáticas. En 1835, en el proceso que se le siguió a la balandra holandesa *Dorotea* (porque luego de haber sido detenida bajo sospecha de contrabando, levó anclas y partió a Curazao), se recibieron cartas del capitán y del cónsul dirigidas al Gobernador de Riohacha, solicitando la retracción de la persecución “en vista de los numerosos favores que la embarcación ha prestado a la República de la Nueva Granada”.²⁶



Las provincias peninsulares. Territorio de indígenas y contrabando

A lo largo de este periodo fue reiterativo el señalamiento de las provincias de Riohacha y Santa Marta como territorios incivilizados, contenedores de un alto número de población indígena y con presencia de contrabandistas. Acerca de Santa Marta se decía que allí abundaban las *costumbres relajadas, las bebezonas, las mujeres de 'vida dudosa' y las riñas*, que impedían la paz en la Provincia.²⁷ Mientras que para la Guajira, — como lo sostiene el autor René de la Pedraja — eran visibles y permanentes los conflictos entre el gobierno nacional y los grupos regionales.²⁸

Para los nacionales primó la idea de que por el mar llegaban las enfermedades, los bandidos,

los traficantes ilegales y los apátridas. Las costas continentales fueron consideradas como territorios alejados, improductivos en materia agrícola, poblados por salvajes y contrabandistas, restringidos para las actividades marítimas. La conexión de estos puertos con el Caribe insular fue estigmatizada a tal punto que después de la Guerra de los Supremos, Jamaica fue el lugar elegido para enviar a los más de setenta expulsos de la República que amenazaban unir sus fuerzas en contra del gobierno,²⁹ y Curazao fue calificado como un territorio poblado por esclavos y comerciantes corruptos proclives al contrabando, que invadían por oleadas la península de Riohacha.³⁰

²⁴ Este documento está compuesto por tres cartas más que contienen quejas de los habitantes de Santa Marta donde se pide la limpieza de los caños públicos, afirmando que lo han solicitado desde 1853 sin que se haya dado solución al problema. En: A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 38, ff. 661 - 669, 1854.

²⁵ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 7, ff. 140 - 144, 1836.

²⁶ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 5, ff. 501 - 514, 1835.

²⁷ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 27, ff. 54 - 55, 1849.

²⁸ DE LA PEDRAJA, René. 1988. “La Guajira en el siglo XIX: Indígenas, contrabando y carbón” En: BELL, Gustavo. *El Caribe colombiano. Selección de documentos históricos* Barranquilla: Ediciones Uninorte. Pág. 1

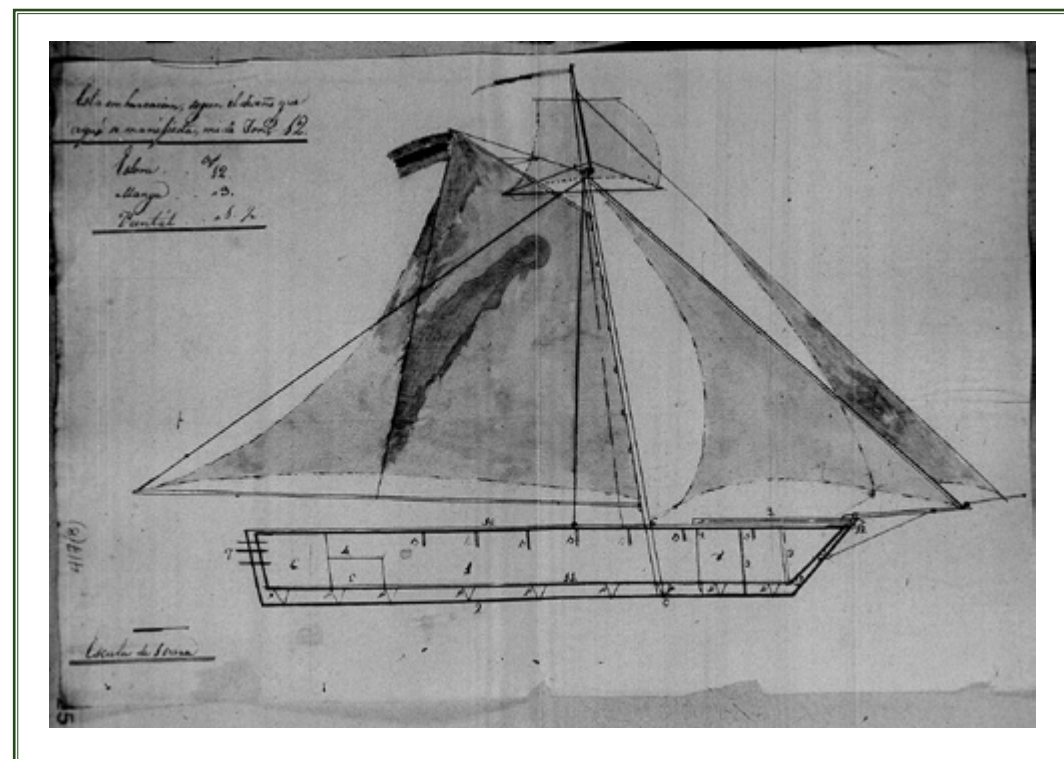
²⁹ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 14, ff. 634 - 637, 1843.

³⁰ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 14, ff. 167 - 168, 1842.

A pesar de esta visión, fue claro que, como afirma Adelaida Sourdis, estos fueron años en los que “el litoral Caribe y las islas continuaron funcionando como un todo orgánico dotado de unidad política y estratégica”³¹ relación que encontramos plasmada en algunos mapas de finales del siglo XVIII y principios del XIX, que detallan las profundidades, islas y bajos adyacentes en el mar de las Antillas, así como los rumbos desde los puertos que conectaban este territorio.

Cobró fuerza así un discurso en el que las “mal pobladas o desiertas costas, llenas de calas y otros fondeaderos cercanos a los puertos eran abrigo para embarcaciones de todo tipo”³² con existencia de tribus indígenas que fomentaban la

ilegalidad, a las que había que reducir en número y en costumbres.³³ En 1839, Vicente Amaya, considerado uno de los intelectuales caribeños de la época, rindió un informe en el que atribuyó “el atraso de la Provincia” a la presencia de tribus no civilizadas e incomunicadas, por lo que *debe traérselas a tierras fértiles y sacarlas de las áridas desérticas*.³⁴ Ese mismo año, los capitanes de los buques que comerciaban en estas costas obtuvieron permiso para ir armados y poder defenderse así de las tribus de salvajes.³⁵ Para 1844 un artículo de *El Provincial*, periódico de Santa Marta, se refirió al *deprimiente estado de la Provincia*, no sólo por la presencia de los grupos indígenas, sino también por la falta de dinero circulante y por la ausencia de agricultura y de desarrollo.³⁶

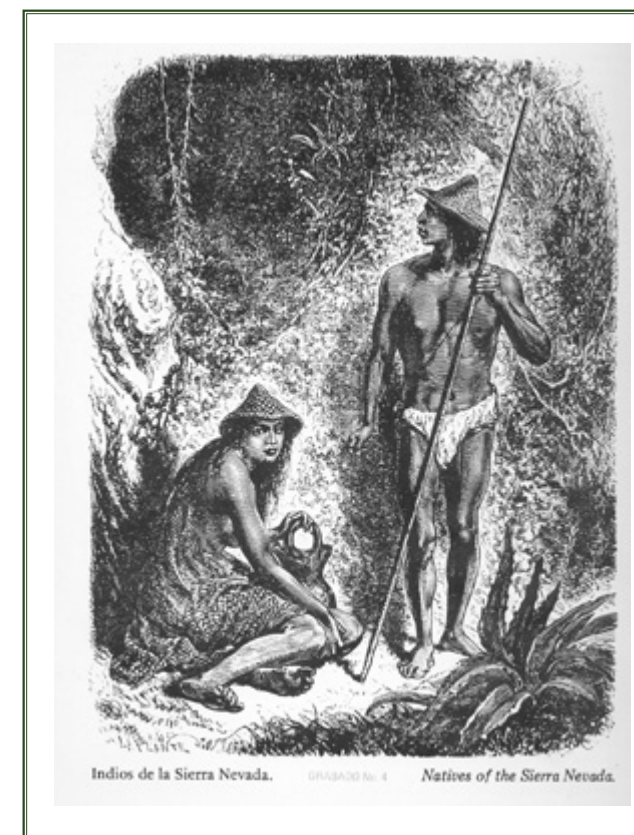


Plano de una goleta para contrarrestar el contrabando en las costas colombianas para el correo y la vigilancia del contrabando solicitada por el capitán de puerto en 1833.
AGN Sección: República, fondo: Gobernaciones Panamá, Tomo 2, sin numerar.

Por su parte, los Gobernadores a cargo de estos puertos argumentaron que eran las carencias de las Provincias las que impedían un adecuado control:³⁷ en algunos se denuncia ausencia de personal y periodos sin moneda circulante.³⁸ En otros se muestra la carencia de almacenes de depósito, facturas y sellos oficiales.³⁹ El edificio de la Aduana, por ejemplo, se describe como *una oficina sin mobiliario... así es impensable contar con una embarcación rápida destinada a la vigilancia de los buques*.⁴⁰ Fue así como las iniciativas de los gobernantes de estas provincias, algunas de ellas nunca materializadas, para controlar el contrabando y minimizar a los indígenas, iban desde la construcción y adquisición de embarcaciones rápidas que persiguieran a los comerciantes

ilegales hasta la construcción de fuertes y cercamientos a las recién fundadas ciudades españolas que detuvieran las hostilidades de los nativos.

Para mediados del siglo, el presidente Tomás Cipriano de Mosquera denunciaba la vinculación de funcionarios de la Aduanas de Santa Marta con el contrabando *a cambio de beneficios*.⁴¹ Por ello, a lo largo de este periodo fueron continuas las solicitudes del Gobierno central a las autoridades de las provincias, insistiendo en fortalecer la vigilancia al contrabando y denunciando la participación de las autoridades de Aduana en el ingreso de cargamentos ilegales de armamento por la bahía de Santa Marta o por los puertos de Riohacha con ayuda de los indígenas.⁴²



Indios de la Sierra Nevada. 1869. Charles Saffray. En: Geografía Pintoresca de Colombia. 1990. Bogotá: litografía Arco.

³¹ SOURDIZ, Adelaida. 1994. “Ruptura del estado colonial...” Pág. 181.

³² “Comunicado” en *Gaceta de Cartagena de Colombia*, No 8, Cartagena, 6 de abril de 1822 P. 34. En: LAURENT, Muriel. 2008. *Contrabando en Colombia en el siglo XIX*...Pág. 48

³³ En 1838 el gobernador Miguel García pidió fondos al gobierno para armas y construcción de campamentos para *los indios salvajes de la Sierra y la Guajira*. En: A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 13, ff. 17, 1838.

³⁴ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 9, ff. 395 - 398, 1839.

³⁵ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 9, ff. 830, 1839.

³⁶ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 20, ff. 15 - 16, 1844.

³⁷ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 22, ff. 906 - 911, 1845.

³⁸ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 15, ff. 113 - 114, 1839.

³⁹ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 10, ff. 694 - 698, 1839.

⁴⁰ Informe del gobernador de Riohacha. A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Aduanas*, Tomo 4, 1859.

⁴¹ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 23, ff. 411 - 414, 1846.

⁴² A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 32, ff. 704, 1851.

El trabajo de Muriel Laurent, que presenta una visión más integral del Caribe, hace énfasis en las actividades de contrabando y evidencia la predominancia de las relaciones comerciales ilícitas de la costa en el siglo XIX, especialmente de Riohacha con el Caribe inglés, francés y holandés, así como el papel de los indígenas en estas actividades.⁴³ La autora muestra la manera en que los puertos de Santa Marta y Riohacha, en los que se ancló el discurso del comercio ilícito, y resalta continuamente la imposibilidad de contenerlo. Este aspecto estigmatizó las relaciones entre Jamaica y Curazao como aspectos negativos, calificándolo como un fraude que iba en contra de todo interés de la República, un crimen de alta gravedad, o uno de los peores males acaecidos que incluso atentaba contra la moral.⁴⁴ *el recorrido preferido de los contrabandistas terminó siendo el que vinculaba el bajo Magdalena con Ciénaga a través de los brazos del río, siguiendo a pie hasta Santa Marta*⁴⁵.

Ante el incremento de las actividades de comercio ilícito, a lo largo del siglo XIX se emitieron disposiciones de control para todos los buques que hicieran comercio entre las costas del Darién y de la Guajira. Sin embargo, las autoridades locales expresaban que toda medida era inútil, pues cualquier embarcación podía fondear sin restricciones cargando contrabando sin nadie que tuviese la facultad de impedirlo, pues carecían de buques y recursos para ocuparse de este mal menor.⁴⁶ Fue así como llegó a considerarse normal el incremento de la violación de las leyes

y de las ventas ilegales, haciendo caso omiso a las quejas emitidas desde el Gobierno central o desde Cartagena. Cuando en 1843, el Gobernador de Cartagena recibió una carta anónima informándole que el bergantín Americano *Cheiles*, comandado por el Capitán Eckman, llegaría a Santa Marta con una gran cantidad de moneda falsa procedente de Nueva York. El informante manifestó su miedo ante las consecuencias de la denuncia, *dado el alto grado de inmoralidad de los implicados*, entre los que se encontraba el Administrador de Aduana, el guardia mayor, el escribiente, e incluso el mismo Gobernador de la Provincia en mención.⁴⁷

Ante la relación que las autoridades consideraban inminente entre territorio indígena y contrabando, las representaciones cartográficas de la Provincia de Riohacha o de la región de Maracaibo de finales del siglo XVIII, sirvieron de referencia para señalar las ubicaciones de los grupos indígenas y las áreas con mayores hostilidades, así como las fundaciones de poblados españoles libres de indios y los nuevos pueblos de indios que debían conformarse para el control del territorio. También se presentaban, con algo de detalle, los puertos y rumbos más seguros de entrada y salida de las embarcaciones. El texto que acompaña el mapa de Arévalo, que transcribimos a continuación, exponía la situación de la provincia en términos de la reducción de tribus guajiras a manos españolas, detallaba la red de caminos internos y delimitaba los parajes en donde estaban retirados los indios *cocinas*:

Para la inteligencia de su extensión y límites de la situación de los nuevos pueblos a que se redujeron en principios del año 1773 los indios goajiros sublevados en el 69 y la otros que se han fundado. E igualmente las nuevas fundaciones de españoles hechas a fin de conseguir la pacificación general de ella y su conservación según el proyecto formado para este efecto por su comandante general el Brigadier e Ingeniero Director Don Antonio de Arévalo quien al presente propone al excelentísimo señor virrey Don Manuel Antonio de Flórez lo que tiene indispensable se ejecute para la otra pacificación general y grande ahorro de gastos a la Hacienda en vista de los últimos acontecimientos en otra provincia en la sublevación general intentada por otros indios y castigo dado a los que se declararon lo que se expone en el correspondiente manuscrito que acompaña este mapa.

⁴³ LAURENT, Muriel. 2008. *Contrabando en Colombia en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción*. Bogotá: ediciones Uniandes, Cesó.

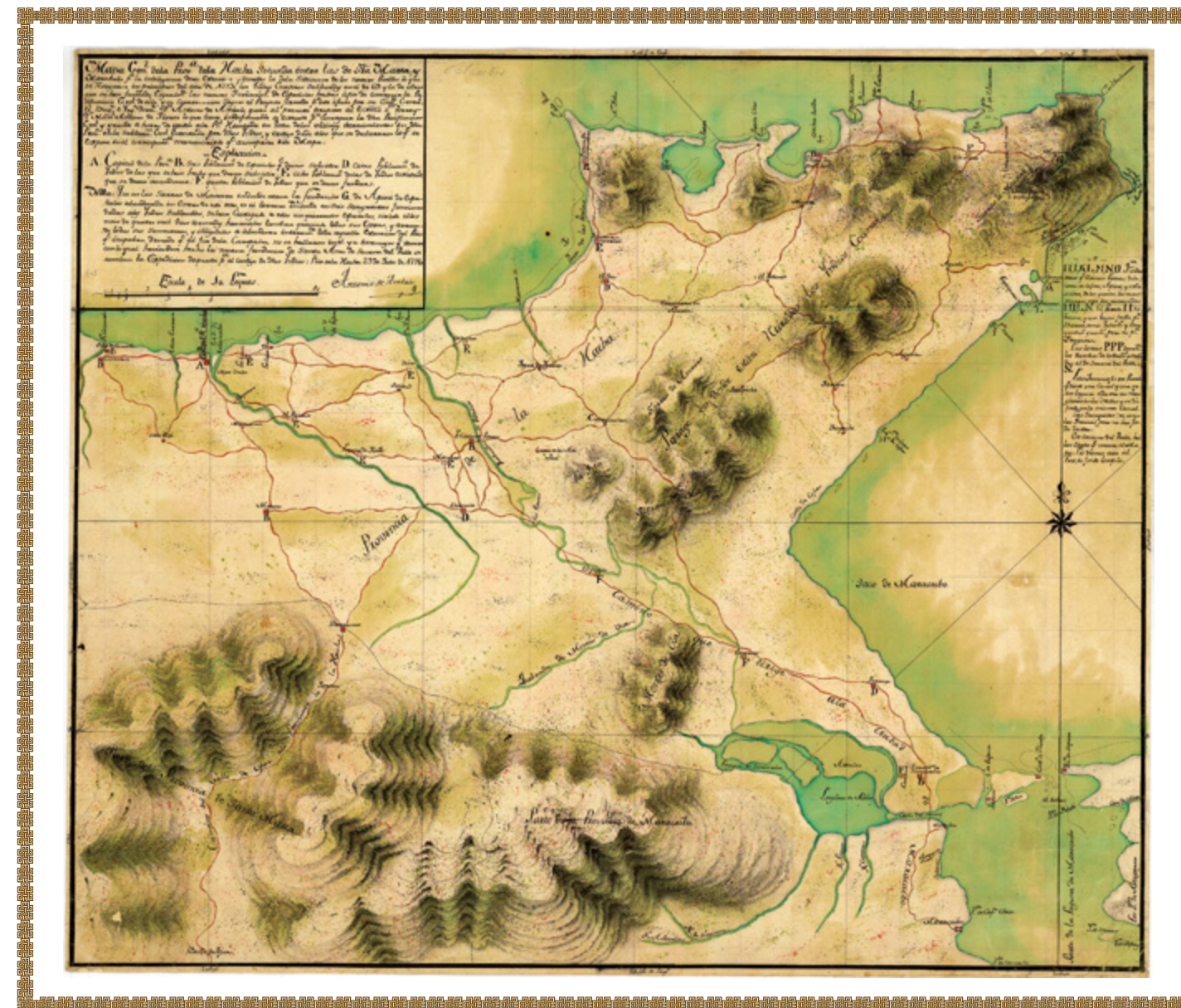
⁴⁴ LAURENT, Muriel. Opus cit.

⁴⁵ LAURENT, Muriel. Opus cit.

⁴⁶ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 2, ff. 472 - 473, 1833.

⁴⁷ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Cartagena*, Tomo 18, ff. 32, 1843.

Nota: en las Sierras de la Macuira en donde estaba la fundación G de Apieri de Españoles abandonada en enero de este año en donde en seis sangrientas funciones dadas a los indios sublevados, se han castigado a estos [corregimientos] españoles, siendo estos mas de cuatro mil bien armados, habiéndoles quemado también todas sus casas, y arrancado todas sus cementseras y obligados a abandonar enteramente toda aquella extensión del país que ocupaban, de modo que al fin de la campaña no se hallaron ya enemigos que temer, con lo cual habiéndose hecho la nueva fundación de Santa Ana de Savana del Valle se concluyó la expedición dispuesta para el castigo de los indios: Río de la Hacha, 29 de julio de 1776.



Mapa 080. Mapa general de la Provincia de la Hacha, situada entre las de Santa Marta y Maracaibo.⁴⁸



⁴⁸ Mapa de Arévalo de 1776. Imagen tomada de FUENTES, Nara, *Periplos Ilustrados, Piratas y ladrones en el Caribe Colonial*, Ed. Universidad Nacional de Colombia 2013. Con permiso de la Editorial.



Mapa 081. Mapa hidrográfico del Lago de Maracaibo.⁴⁹

⁴⁹ Mapa hidrográfico del Lago de Maracaibo. Dibujo de 1828. (Acuarela; tinta de China / Papel). Museo Nacional de Colombia. 111009. Número registro: 5828.



Por su parte, el plano de la región de Maracaibo, que muestra las profundidades de todas las costas del golfo así como los principales puertos de entrada y salida, y la delimitación de las poblaciones del Golfo, señalada en el mapa con dos círculos. El círculo mayor es la "línea que demuestra el terreno avanzado y hasta donde continúan las hostilidades los indios de la bárbara nación motilona, de cuya epidemia se halla en el día libre la provincia de Maracaibo en que subsisten con regular complacencia"; mientras que la zona marcada por el círculo interior dice "tierras ocupadas y antigua habitación de los indios barbaros motilonos, las más fértiles por el beneficio de los manantiales".

Poco a poco, los planos de las Provincias, así como los primeros mapas oficiales de la República, se esmeraron en detallar el interior del territorio resaltando caminos, vías y minas de oro por encima de puertos, litorales y vías de acceso marítimas que ya no eran prioridad de los gobernantes. Mapas como el de Francisco Antonio Zea, aunque idealiza las virtudes geográficas del país por su posición estratégica entre el Océano Pacífico y el mar Caribe⁵⁰, o el de Adrien Hubert, ambos de la primera mitad del siglo y ambos basados en las observaciones de Humboldt, son ricos en mostrar la gran densidad de poblaciones al interior del país.



Mapa 082. Mapa: "Colombia tomada de Humboldt y de otras autoridades recientes."⁵¹

⁵⁰ Grabado e impreso en Londres a principios de 1823, como parte del libro *Colombia siendo una relación geográfica, topográfica, agricultura, comercial política, etc., adaptada para todo lector en general y para el comerciante y colono en particular*. Ver: <http://www.bibliotecanacional.gov.co/ultimo2/tools/marco.php?idcategoria=45226>.

⁵¹ Mapa inserto en el libro, *Colombia: being a geographical, statistical, agricultural, commercial, and political account of that country. Adapted for the general reader, the merchant and the colonist*, atribuida a Francisco Antonio Zea. Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de Documentos Raros y Manuscritos. Ref. brblaa145784.



Para la segunda mitad del siglo el gobierno encomendó emprender exploraciones más precisas de los territorios periféricos hasta ahora desconocidos. Una de ellas fue designada al inglés Federico Simons, quien en 1885 exploró la península de la Guajira y describió las tierras y sus habitantes.⁵² Su relato y el mapa que lo acompaña en el que incluye su recorrido, son detallados en términos geográficos: describen el paisaje; las vías de acceso y, sobre todo, los poblados de indígenas guajiros, sus costumbres y su grado de peligrosidad. Un aspecto interesante de este documento es que contiene los nombres de las poblaciones en lenguas indígenas y la subdivisión del territorio de acuerdo con lo que él llama *castas de la tribu de los guajiros*.

En su descripción, sin embargo, apenas dedica unas líneas a los cinco puertos marítimos de la provincia, entre los cuales hay un comercio en pequeñas goletas costeras: el primero es Portete, *de mediana importancia pero el mejor de la zona*. Está también Bahía Honda, con su pequeña entrada y sometida a fuertes vientos, donde el gobierno construyó un punto de control que Federico Simons consideraba que iba a ser prontamente abandonado por ser a todas luces insostenible. Con características similares se describe Puerto Estrella, un puerto muy malo donde las goletas anclan entre las rompientes y los fuertes vientos, al contrario que Laguna de Tucacas, en el Golfo de Maracaibo, del cual el autor menciona que tiene un comercio importante para los venezolanos, pero

que debe cuidarse de caer en la misma ruina del comercio que ya se vive en Riohacha. El último puerto es Cojoro, que se vislumbraba como el puerto principal de Maracaibo por sus conexiones férreas hacia el interior y sus buenas condiciones para el atraque.⁵³

A medida que avanzó el siglo, los esfuerzos se dirigieron a extender el proceso civilizatorio a estas costas, fomentando, entre otras estrategias, la implementación de la agricultura como símbolo de progreso. Las salinas y la extracción de perlas, consideradas en el periodo anterior como los grandes recursos de la provincia, fueron abandonadas. De ellas los gobernantes afirmaban en sus comunicaciones: “se ignora su nombre o su extensión, que todas son propiedad de la república i ninguna de particulares porque no ha habido postor, las otras se encuentran arrendadas o concesionadas pero las explotan i aprovechan los indígenas”,⁵⁴ y en muchos casos se encuentran cerca de tribus *goajiras* que, habían *matado algunos jóvenes de la ciudad...que para contrarrestarlos se requieren mas de 300 hombres*⁵⁵.

Hacia finales del siglo estos discursos en torno al aprovechamiento de la tierra y al abandono de las actividades marítimas se incrementaron. En 1872, en pro de la *prosperidad* de las provincias, se intensificó la política que favorecía la inmigración extranjera para la colonización de la Sierra Nevada, invitando a colonias foráneas de agricultores *para que saquen del atraso a las costas del país*.⁵⁶

“La agricultura...he allí su salvación. Santa Marta, decadente como puerto y entrando a figurar en la escala de nuestra producción agrícola es uno de los hechos mas propicios a la civilización y riqueza de todo el país y particularmente a los de la costa atlántica. Ayudar ese cambio, fomentar con tino sus evoluciones es un deber de provisión del gobierno y de patriotismo en los particulares”⁵⁷.

⁵² SIMONS, F. A. A., “An Exploration of the Goajira Peninsula, U. S. of Colombia”, *Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography*, v. 7, n 12, Dec. 1885, pp. 781-796. En: <https://reclus.files.wordpress.com/2008/09/simons-goajira.pdf>.

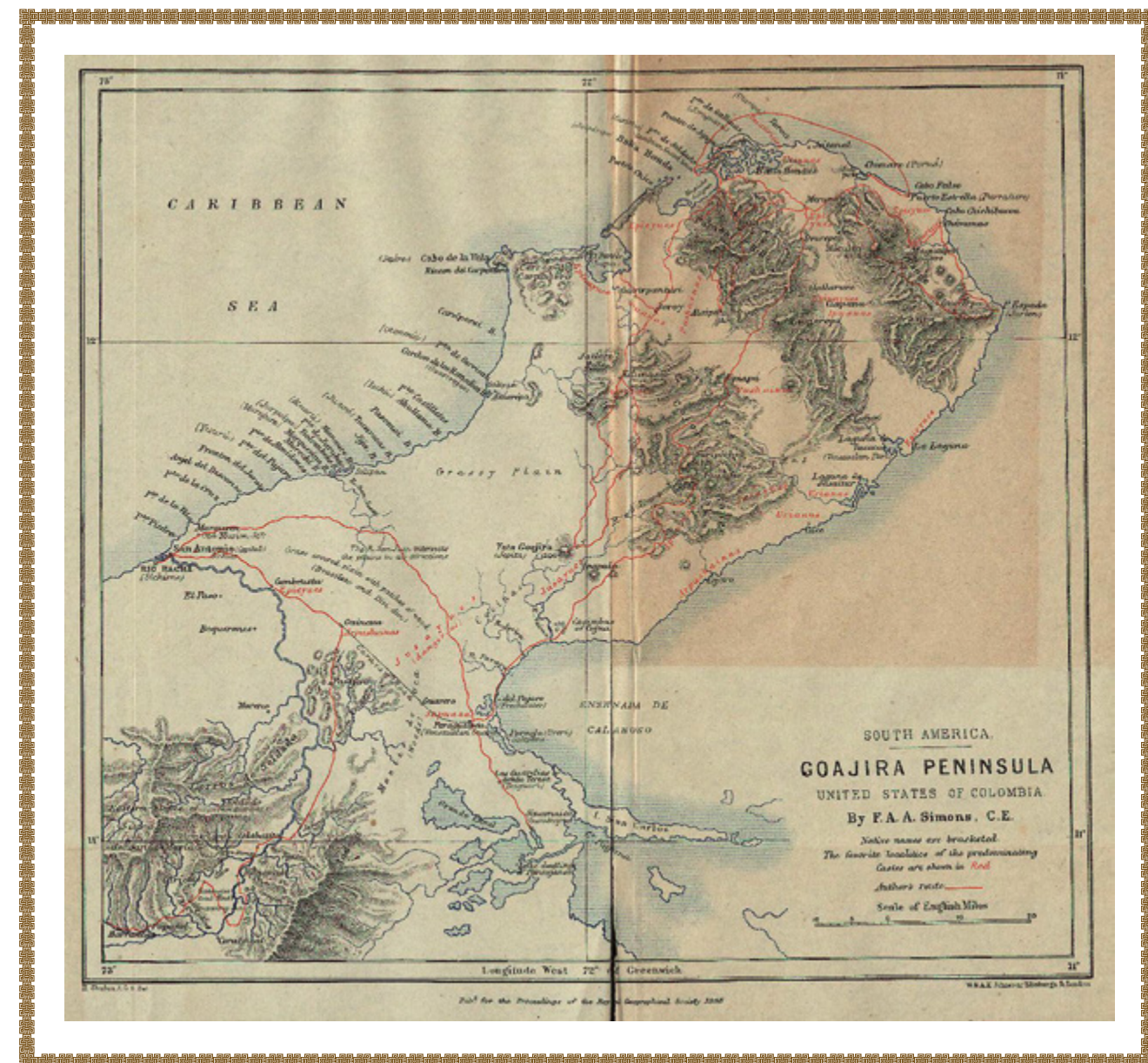
⁵³ SIMONS, F. A. A., “An Exploration of the Goajira Peninsula, U. S. of Colombia”, *Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography*, v. 7, n 12, Dec. 1885, pp. 781-796. En: <https://reclus.files.wordpress.com/2008/09/simons-goajira.pdf>. Pág. 785 (traducción de la autora)

⁵⁴ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 11, ff. 746 - 748, 1839. Laurent afirma que la renta de las salinas fue uno de los principales ingresos para la Nueva Granada, particularmente después de las reformas de medio siglo, sin embargo, la autora reitera que en el Caribe fue de autoabastecimiento, pues para el resto del territorio, este producto se importó desde el Ecuador e incluso era ingresado al país de forma ilegal. “...llama la atención cómo en una región como la Costa Caribe, donde existía una producción de sal marina de la Guajira, se recurriera al contrabando de sal extranjera...alguna ventaja, tal vez su precio, debía ofrecer la sal extranjera sobre la sal nacional” En: LAURENT, Muriel. 2008. *Contrabando en Colombia en el siglo XIX*...Pág. 271.

⁵⁵ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 10, ff. 434 - 436, 1839.

⁵⁶ Periódico “El Tradicionista”. Números varios de 1872 a 1873.

⁵⁷ Periódico “El Tradicionista”, 25 de julio de 1872 (No 61)



Mapa 083. Mapa de la Guajira.⁵⁸

Santa Marta perdió así las ventajas adquiridas como puerto de importación y en el momento en que Le Moyne pasó por este puerto relató que: “...tenía en aquella época con el extranjero un comercio insignificante. La mayor parte de las mercancías pasaban en tránsito con destino a las provincias del interior de Nueva Granada...

las únicas exportaciones eran en cantidades tan insuficientes para completar el cargamento de vuelta de los barcos que la mayor parte de estos tenían que regresar en lastre...el movimiento de navegación estaba reducido a la entrada y salida de una docena de buques extranjeros de bandera norteamericana, inglesa o francesa”.⁵⁹

⁵⁸ Mapa de la Guajira. Por Frederik Simmons y Edward Weller. Consultado en <https://reclus.wordpress.com/colombia-en-la-nueva-geografia-universal/mapas-tipos-y-vistas/mapas-usados-por-reclus/>.

⁵⁹ LE MOYNE, Augusto (1800-1880). 1945. *Viajes y estancias en América del Sur, la Nueva Granada. Santiago de Cuba, Jamaica y el Istmo de Panamá*. Bogotá: Biblioteca Popular de Cultura Colombiana. Pág. 32.

Por ello, uno de los principales puntos para emprender la tarea civilizatoria por medio de la agricultura fue la Sierra Nevada de Santa Marta. Fidalgo afirmaba haberla divisado desde uno de sus bergantines a mar abierto, cuando realizaba la travesía hacia Jamaica, a 52 leguas de distancia. Sin embargo había sido imposible conocer su altura: “aunque en varias ocasiones y en diferentes estaciones hemos intentado medir por medios geométricos...no lo hemos logrado porque desgraciadamente en dichas circunstancias se ha mantenido cubierta”.⁶⁰

Por su parte, Vicente Talledo y Rivera afirma, en las notas del mapa de las Provincias de Santa Marta y Riohacha de 1815, que todo “se halla cubierto de inmensidad de bosques a excepción de lo elevado de las cumbres que no contienen mas que algunos arbustos y gramínea; y en los valles hay varios prados que a excepción de donde se hallan próximas las poblaciones, y por consiguiente abiertas las tierras, se van cerrando de bosques todos ellos, y por tanto sus pastos empeorando” y que en tierras cercanas aseguran los vecinos se hallan los hombres salvajes o el orangután.⁶¹



Mapa 084. Mapa de la Sierra Nevada y Provincia de La Hacha: Fragmento del Mapa Corográfico de la Nueva Granada.⁶¹

En contraste, el pormenorizado relato de Simons de su travesía por la Sierra (1881), que duró alrededor de un año, se da cuenta de la riqueza y fertilidad de la tierra y de los numerosos nacimientos de agua

que surten a la provincia hasta su desembocadura en el Caribe, presentados con detalle en el mapa. Finalizamos este apartado con su descripción de la vista de la Sierra desde el mar:

The most picturesque view of the Nevada is certainly from the sea; I shall never forget the first glimpse I caught of it, while crossing from Curacao to Rio Hacha in a Dutch schooner. A glorious tropical sunset had tinged the fantastical line of snowy needles a delicate rose colour, while, lower down, the many interesting ramifications stood out distinctly in a fine glow of purple on a dark blue base...I was rather surprised at finding a general belief among the country people that the sprinkling of snow was in reality chalk.⁶²

⁶⁰ Expedición Fidalgo costa norte. En: Cuervo, Antonio B. (1891) Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia. Imprenta de vapor, Bogotá. Consultada en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/5756/#sthash.t23s7mft.dpuf>. Pág. 58.

⁶¹ Del Mapa Corográfico de la Nueva Granada, Vicente Talledo y Rivera, 1815. Original del Servicio Hidrográfico Militar de Madrid. Tomado del *Atlas Histórico Marítimo de Colombia S. XVI -XVII* Comisión Colombiana del Océano, Entrelibros, Bogotá 2015.

⁶² SIMONS, F. A. A., “On the Sierra Nevada of Santa Marta and Its watershed (State of Magdalena, U. S. of Colombia)”, *Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography*, v. 3, n° 12, Dec., 1881, pp. 705-723. En: <https://reclus.files.wordpress.com/2008/09/simons-sierra-nevada.pdf>, Pág. 706.



Territorio marítimo en disputa el caso de los monjes

Las fronteras marítimas en occidente fueron establecidas por primera vez durante en la Edad Media cuando se consideró que el mar del lado de la costa pertenecía a los estados ribereños hasta la distancia del alcance de una bala de cañón disparada desde la costa. Sin embargo, a medida que el alcance de la artillería fue haciéndose más grande, este parámetro cayó en desuso y fue hasta fines del siglo XVIII cuando los principales estados se pusieron de acuerdo en la fijación del límite de las aguas territoriales, a tres millas de la costa, convirtiéndose esta regla en un acuerdo internacional. Esta medida general fue reformulada en el siglo XX cuando algunos estados ribereños extendieron sus límites territoriales a 12 millas marinas. Su implementación en Colombia fue bastante tardía, de hecho, en el Decreto firmado por Tomas Cipriano de Mosquera, al clausurar el Congreso en 1866, se consagró que “hace parte del territorio colombiano y sujeto a su jurisdicción, todo el mar que baña las costas del país desde las altas mareas hasta una legua marina (3 millas náuticas) desde la costa”.⁶³

Finalizaremos este capítulo con el caso de los islotes de Los Monjes, como uno de los ejemplos de pérdida de territorio marítimo. A lo largo de este periodo, particularmente después de la división de la Gran Colombia, resultaron frecuentes

los altercados con el gobierno venezolano *por territorios de los cuales el gobierno central de Colombia no se ha apropiado*.⁶⁴ El más reciente texto del historiador venezolano Gerardo Vivas, da cuenta de la histórica disputa del territorio peninsular, del cual Colombia salió bien librada al no perder con el país vecino una porción de tierra más grande.⁶⁵ Aunque Vivas no hace especial referencia a los islotes, es notorio el hecho de que Colombia no alegara su posesión durante los litigios emprendidos por el gobierno en la segunda mitad del siglo XIX.

Así, aunque parte de la cartografía del periodo parece evidenciar que los islotes pertenecían a Colombia, Venezuela argumentó que se trataba de territorios sobre los cuales el país no tenía ningún interés ni presencia. En este caso resulta ilustrativo el mapa del geógrafo L. Vivien (1826), que hace evidente la disputa de territorios en la península de la Guajira. En 1849 el periódico *La Civilización*, dio cuenta del suceso del naufragio de la embarcación británica *Mary Elizabeth* ocurrido en cercanías de Punta Gallinas. El cargamento, rescatado por tribus guajiras y ciudadanos de Venezuela, se redistribuyó en Curazao, ante lo cual el Gobierno colombiano alegó la prohibición que recaía sobre los ciudadanos del vecino país de surcar las costas colombianas, pleito que no rindió frutos para Colombia.

⁶³ En: LAFFITE, Christiane. 1995. *La costa colombiana...*Pág. 291 y GUHL, Ernesto. 1991. *Las fronteras políticas y los límites naturales...*Pág. 31

⁶⁴ A mediados de siglo se proponía que Colombia debía establecer “colonias militares en las zonas mas alejadas de la costa norte, en donde una compañía de 100 soldados sería suficiente y propiciarían el comercio con las demás poblaciones, asegurando así la posesión de la República y evitando la presencia de los extranjeros” En *La Civilización*. No 2 de 1849. Pág. 4.

⁶⁵ VIVAS PINEDA, Gerardo. 2014. La Península regalada. El olvido marítimo en las negociaciones por la Guajira, 1830-1891. En: *Revista Tiempo y Espacio* No. 64. Caracas: Universidad Pedagógica Experimental Libertador, Instituto Pedagógico de Caracas, Centro de Investigaciones Históricas Mario Briceño Iragorry.



Mapa 085. South America, Map of the Sierra Nevada de Santa Marta State of Magdalena.⁶⁶

⁶⁶ South America, Map of the Sierra Nevada de Santa Marta State of Magdalena, United States of Colombia. By F.A.A. Simons. C. E. 1881 Museo Nacional de Colombia *Map of Sierra Nevada de Santa Marta. State of Magdalena*, Museo Nacional de Colombia. 48 cm x 41 cm. Número registro: 4941.

Aunque desde 1832 el Gobernador de Riohacha había solicitado a Bogotá información sobre los límites de esta Provincia con la de Maracaibo, tres años después comunicó que: “todos mis esfuerzos han sido en vano en mucha parte porque según varios informes jamás se han delimitado definitivamente sino en una muy pequeña parte... yo señor desconozco la geometría y para cumplir lo pedido he tomado la información que varios señores me han podido dar”.⁶⁷ Esta situación se refleja en el mapa de la República de Joaquín Acosta, que para 1847 afirmaba en la nota que lo acompaña: *...para trazar los límites con las Repúblicas vecinas a falta de tratados definitivos he debido recurrir al principio hoy explícitamente admitido y he adoptado por tanto los que tenía el Virreinato en 1810, época de nuestra revolución. Espero que este aunque imperfecto trabajo sea acogido favorablemente por mis compatriotas mientras se forma la cata geográfica de la Nueva Granada fundada en grandes operaciones geodésicas y astronómicas que solas son dignas de entera confianza.*

A principios de 1880 el entonces Secretario del Interior y de Relaciones Exteriores manifestó que, a pesar de las reiteradas iniciativas del Gobierno por delimitar el territorio, lo cierto era que predominaba la ausencia y la falta de acciones claras que ratificaran el supuesto dominio para el ejercicio de la soberanía nacional. En su discurso, el funcionario refería el Caribe como uno de aquellos espacios ambiguos, cuya frontera, de acuerdo a la geografía de Mosquera de 1866, *se extendía simplemente hacia el Océano Atlántico.* Para la provincia de Riohacha, ni siquiera se tenía conocimiento sobre la extensión del puerto mismo, pues en 1835, cuando el Gobernador solicitó al Capitán de Puerto un bosquejo sobre el fondeadero, diez meses después informó que se le había entregado el mismo que tenía él varios años antes, en el que se reportaba simplemente *una*

rada abierta en la que los buques que llegasen sin práctico podrían entrar sin peligro *por entre los dos fuertes*”.⁶⁸

Mientras que para el caso de Santa Marta, desde 1850 se encuentran notas acerca de la pérdida de los almanaques náuticos destinados a la Comisión Corográfica, y aunque en un principio se recomendó su búsqueda en Cartagena u otra parte de la costa,⁶⁹ un año después se informó que los documentos náuticos, como registros de puerto, cartas y almanaques, junto con mapas de los fondeaderos, no se hallaban en los depósitos de la Provincia, por lo cual se remitió a la Comisión hacia Jamaica *donde seguramente si hay este tipo de documentos*.⁷⁰ Hacia finales de siglo, las autoridades de ambas provincias justificaban la falta de sanciones al contrabando alegando no saber *“hasta donde se extendían sus límites por el Atlántico”*.⁷¹

Es pertinente reiterar que el ejercicio de la soberanía marítima en Colombia es relativamente reciente, pues mientras que las fronteras terrestres han tenido un proceso *inmejorable* de delimitación, acuerdos y tratados que iniciaron en el siglo XIX, es sólo hasta los convenios de índole internacional como la Conferencia de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra en 1958, cuando se da verdadero inicio al proceso de fijación del alcance de las fronteras marítimas, siendo a finales del siglo XX, cuando *“se vislumbra en los océanos y en el espacio una nueva dimensión del dominio del Estado...”*,⁷² y no es sino hasta la segunda mitad del siglo pasado cuando llegó el momento de pensar esta frontera. Los vaivenes en el proceso de delimitación de fronteras marítimas, aunados a las disputas con las repúblicas vecinas y el menosprecio del territorio marítimo, derivaron en el desconocimiento y consecuente pérdida de soberanía sobre el Caribe.



⁶⁷ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 6, ff. 29 - 31, 1835.

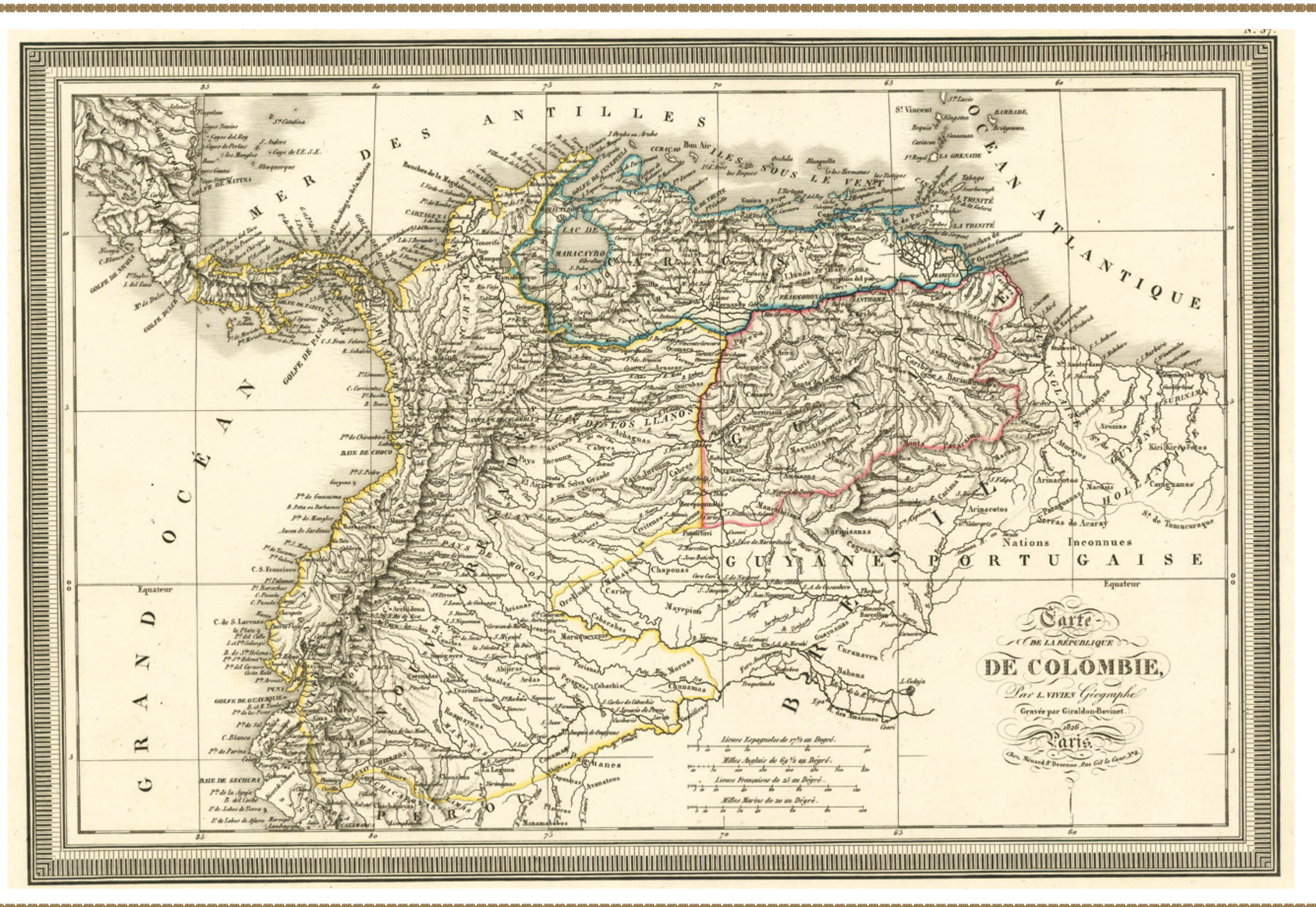
⁶⁸ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 5, ff. 501 - 514, 1835.

⁶⁹ A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 30, ff. 314 - 317.

⁷⁰ Para ello remite las notas de la Aduana y del puerto cuyas autoridades señalaron la inexistencia de ese tipo de documentos entre los archivos que reposan en estas entidades. En: A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 31, ff. 451 - 465, 1851.

⁷¹ LAURENT, Muriel. *Opus cit.*

⁷² VÁZQUEZ CARRIZOSA, Alfredo. 1971. *Colombia y los problemas del mar...* Pág. 10



Mapa 086. Carte de la République de Colombie.⁷³



⁷³ Carte de la République de Colombie. Paris. L. Vivien Gravée par Giralton Bovinet Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de Documentos Raros y Manuscritos. Ref H692.

Capítulo Siete

PROYECTOS DE
COMUNICACIÓN
INTEROCEÁNICA EN
PANAMÁ Y CHOCÓ
DURANTE EL SIGLO XIX

Martha Jeanet Sierra Díaz



La idea de establecer una vía para comunicar el océano Atlántico con el océano Pacífico en Centroamérica se universalizó a partir de 1513, cuando los europeos llegaron al océano Pacífico gracias a la expedición de Vasco Núñez de Balboa. Algunos proyectos proponían la construcción de un canal o de un ferrocarril, ligada a la colonización del territorio adyacente.

Durante el período colonial, la Corona española promovió diversas expediciones por la región del Darién para estudiar la viabilidad de unir los dos mares. Y en 1698, los británicos emprendieron el plan de colonización escocés con el objetivo de establecer una ruta comercial y una colonia en el Darién, llamada Caledonia, para recibir a cerca de 2.500 inmigrantes escoceses; sin embargo, su fracaso costó la vida a muchos colonos, víctimas de las enfermedades tropicales.

En el siglo XIX, la necesidad de una ruta transoceánica tomó gran fuerza, y fueron muchos los viajeros que exploraron Panamá y Chocó con miras a proyectar la construcción de la soñada vía. A comienzos del siglo, Alexander von Humboldt promovió en Europa la idea de realizar un canal interoceánico en Centroamérica. Por su parte,

el libertador Simón Bolívar, consciente de la importancia económica, política e histórica de comunicar los dos mares, se mostraba entusiasta con la idea, pero cauteloso de hacer concesiones que comprometieran la autonomía de las nuevas naciones.

El sueño escocés fue en cierta forma retomado y dibujado en 1859 por el comerciante francés Athanase Airiau, que pretendía construir un canal interoceánico ligado al establecimiento de una colonia europea. Finalmente, el plan de Airiau no se realizó, como tampoco los demás proyectos que precedieron al de Lesseps, cuya ejecución se inició pero resultó inviable. En el vasto universo de los proyectos para unir los dos océanos, triunfó el Gobierno estadounidense, que retomó el proyecto de Lesseps, subsanó sus fallas y, en 1914, logró los dos codiciados derroteros: construir el canal y establecer una colonia estadounidense en la zona.

En este capítulo se hace una breve revisión, enfocada en la cartografía, de una selección de proyectos de unión interoceánica en Panamá y Chocó realizados entre 1800 y 1880, para la cual se profundiza en los mapas y autores menos conocidos o estudiados hasta hoy.



La ubicación estratégica de Panamá para unir los dos mares

Panamá fue una región muy referida en la cartografía de los siglos XVIII y XIX, precisamente por su ubicación estratégica entre los océanos Atlántico y Pacífico, la cual motivó la idea de comunicarlos. El conocimiento geográfico colonial de la región inició su transformación con las expediciones científicas que visitaron Panamá a finales del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, como la de Alessandro Malaspina, italiano al servicio de España, y la del español Joaquín Francisco Fidalgo, en las cuales se realizaron mediciones astronómicas más precisas de la zona y se levantaron nuevos mapas de las regiones exploradas.

La cartografía del istmo de Panamá, de la zona del Darién, e incluso del Chocó, denotó una gran evolución en el siglo XIX gracias a la proliferación de trabajos de los exploradores y viajeros que buscaban establecer algún proyecto de construcción de una vía terrestre o acuática para pasar de un mar a otro; aunque entre los autores de estos proyectos se encontraba una variedad de personajes, incluidos comerciantes, charlatanes y aventureros. En general, las exploraciones fueron realizadas por geógrafos o ingenieros militares escogidos por su capacidad y su excelencia profesional, quienes recibían apoyo académico de las sociedades científicas europeas o norteamericanas, y cada vez contaban con mejores instrumentos para efectuar observaciones y mediciones. Los mapas y los planos producto de estas exploraciones tenían dos propósitos principales: establecer la realidad geográfica de la región con sus accidentes hidrológicos y topográficos, y permitir la visualización de los proyectos para construir caminos, ferrocarriles, un canal e incluso ciudades ideales y colonias, según fuera el caso.

El naturalista alemán Alexander von Humboldt (1769 – 1859) realizó su expedición a América entre 1799 y 1804, acompañado por el botánico francés Aimé Bonpland (1773 -1858), gracias a la cual dejó un valioso legado científico que contribuyó

al avance de las ciencias naturales, la geografía, la antropología y la cartografía hispanoamericanas. Aunque Humboldt no visitó la región del Darién, estaba convencido de la necesidad de hacer un canal en Centroamérica y del beneficio que éste aportaría a la humanidad. En 1811, publicó sus *Considérations générales sur la possibilité de joindre la mer du Sud à l'océan Atlantique*, en las que analiza cinco lugares tentativos para construir el canal, desde el sur de California hasta el Chocó. Durante su vida, Humboldt continuó promoviendo la idea del canal y contribuyendo al levantamiento y difusión de los mapas de Panamá y Chocó.

En 1821, Panamá se independizó de España y, para consolidar y preservar su independencia, se unió voluntariamente a Colombia, buscando el apoyo del general Simón Bolívar. Esta unión tuvo diversas crisis e intentos de disolución durante su larga historia; no obstante, motivó un mayor interés de Colombia en la construcción de un canal interoceánico. Francisco de Miranda, Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander no eran ajenos al tema; por el contrario, lo consideraban un punto estratégico para la región. Estos dos últimos próceres lo incluyeron en el temario del Congreso de Panamá de 1826.

Aun antes de que Panamá se independizara y se uniera a Colombia, Simón Bolívar consideraba la unión interoceánica en el istmo como un devenir inexorable. En 1815, Bolívar había confiado a sus amigos los hermanos Maxwell y Wellwood Hyslop, ingleses radicados en Jamaica, la misión de conseguir el apoyo británico a la campaña libertadora, el cual resultaba indispensable para consolidar la independencia de las colonias españolas en América. En carta remitida el 19 de mayo, durante su asilo en Kingston, el Libertador le informó a Maxwell Hyslop su difícil situación militar y sus desventuras a causa de la reconquista española, dirigida por Pablo Morillo, que lo obligaron a abandonar Venezuela, huir a la Nueva Granada donde enfrentó con decepción el sitio de

Cartagena, y luego a refugiarse en Jamaica. Bolívar le confesó a su amigo el temor por su derrota: “En mi opinión, si el general Morillo obra con acierto y celeridad, la restauración del gobierno español en la América del Sur, parece infalible”, además, le advirtió que quizás era la última oportunidad histórica para que Inglaterra prestara su auxilio al ejército libertador en dificultades.

Le sugirió considerar las grandes pérdidas comerciales que sufrirían los británicos si las colonias, incluida la Costa Firme, no lograban consolidar su independencia; agregó también que los beneficios para los británicos serían muchos en comparación con la pequeña inversión en recursos, tropas, barcos y fusiles que se requerían para la campaña libertadora. La situación de la causa patriótica era tan desesperada que Bolívar, en su afán de persuasión, al final de esa carta, le comenta a Maxwell Hyslop: “Con estos socorros pone a cubierto el resto de la América del Sur y al mismo tiempo se puede entregar al Gobierno británico las provincias de Panamá y Nicaragua para que forme de estos países el centro del comercio del universo por medio de la apertura de canales, que, rompiendo los diques de uno y otro mar, acerque las distancias más remotas y haga permanente el imperio de la Inglaterra sobre el comercio”. No obstante, en el párrafo siguiente, el Libertador aclaró que estaba hablando ligeramente sobre lo que convendría al comercio británico, tema que sólo resultaría oportuno profundizar cuando la situación de la causa americana mejorara.

En la Carta de Jamaica, dirigida originalmente a Henry Cullen, el 6 de septiembre de 1815, Bolívar también mostró su entusiasmo en un canal de comunicación interoceánica: “Los Estados del istmo de Panamá hasta Guatemala formarán quizás una asociación. Esta magnífica posición entre los dos grandes mares, podrá ser con el tiempo el emporio del universo. Sus canales acortarán las distancias del mundo: estrecharán los lazos comerciales de

Europa, América y Asia: traerán á tan feliz región los tributos de las cuatro partes del globo. ¡Acaso solo allí podrá fijarse algún día la capital de la tierra! Como pretendió Constantino que fuese Bizancio la del antiguo hemisferio”.

En la década de 1820, la mayoría de los viajeros y exploradores que visitaban el istmo del Darién, buscaban la autorización del Estado colombiano para construir y administrar una vía transoceánica, bien fuera en Panamá o en Chocó; por ejemplo, el coronel estadounidense William Duane, en su expedición de 1822 y 1823; y el capitán de la marina francesa Charles Stuart Cochrane, en su viaje de 1823 y 1824¹. Con la misma idea, en carta del 22 de septiembre de 1825, el general Francisco de Paula Santander le pidió al Libertador que fuera el protector de la sociedad que Santander y otros colombianos estaban organizando para desarrollar la empresa de comunicar los dos mares², sociedad que estaría a cargo de Jerónimo Torres, Domingo Caicedo, Mosquera y Baralt. Por su parte, en el mismo año, Wellwood Hyslop también solicitó el privilegio exclusivo por 21 años para establecer la comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico mediante un canal o por “camino de ruedas” en el punto que le resultará más ventajoso del istmo del Darién o del país.

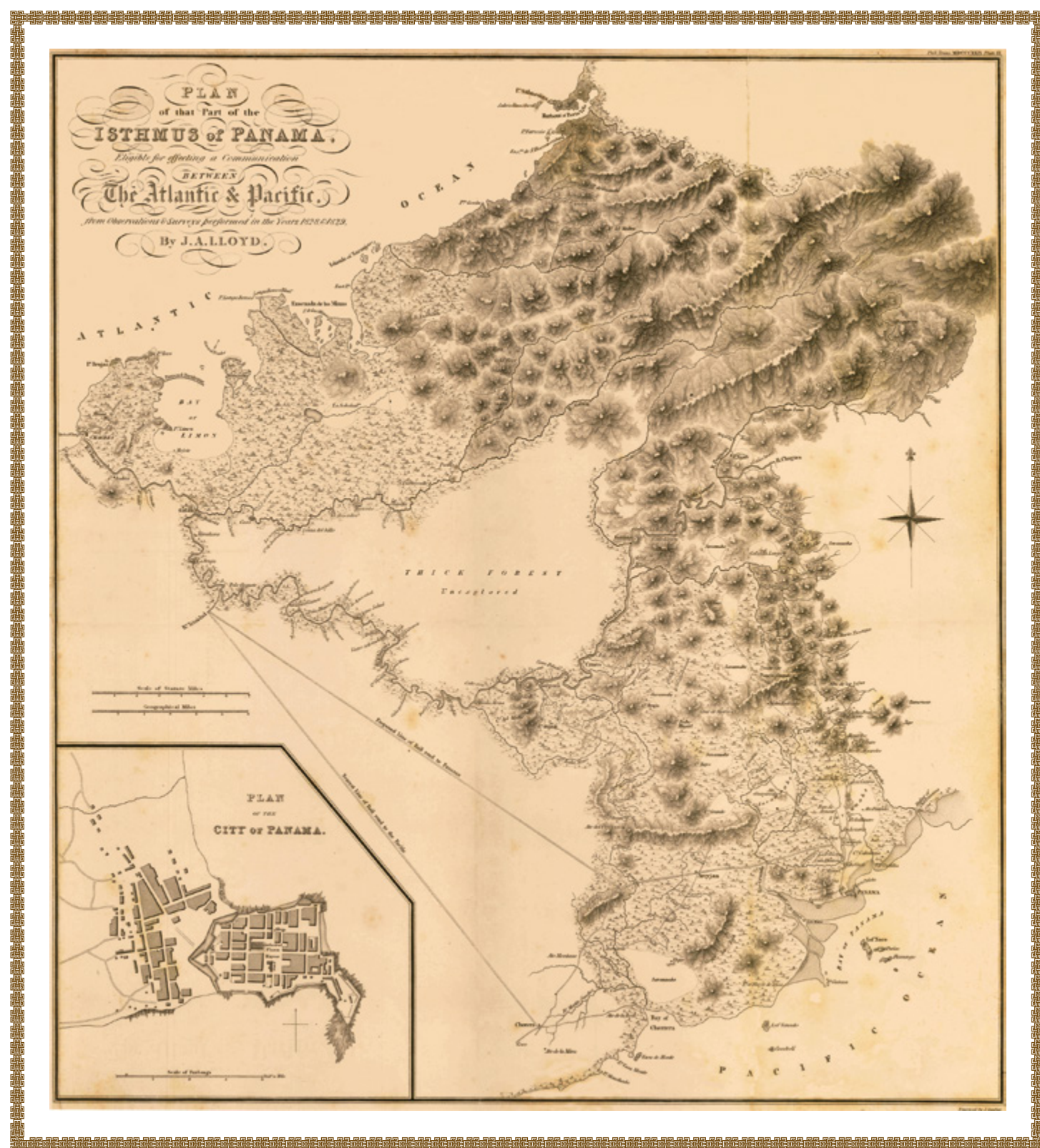
Sin embargo, estas propuestas no fueron lo suficientemente sólidas y convincentes para lograr la aprobación del Libertador presidente y del Congreso colombiano. Por tanto, resulta irónico que en mayo de 1835, en el gobierno del general Santander, el Congreso neogranadino le otorgara el codiciado permiso de construir un canal interoceánico al británico de ascendencia francesa Charles, barón de Thierry (1793 – 1864)³, un intrépido aventurero que afirmaba ser rey en Nueva Zelanda y tener los recursos para financiar el canal, proyecto que pronto abandonó para viajar a colonizar Nueva Zelanda, aventura de la que tampoco salió airoso.



¹ “Privilegio exclusivo”, *Gazeta de Colombia*, Trimestre 12, Núm. 151, Bogotá, domingo 5 de septiembre de 1824.

² *Cartas Santander – Bolívar: 1825 – 1826*. Tomo 5. Bogotá, Biblioteca de la Presidencia de la República, 1990.

³ DEAS. Malcolm, y SANCHEZ, Efraín. *Santander y los ingleses: 1832 – 1840*. Tomo 1. Bogotá, Biblioteca de la Presidencia de la República, 1991.



Mapa 087. Plan of that part of the Isthmus of Panama, eligible for effecting a communication between the Atlantic & Pacific.⁴



⁴ Lloyd, John Augustus. "Plan of that part of the Isthmus of Panama, eligible for effecting a communication between the Atlantic & Pacific." con observaciones tomadas en 1828 y 1829. Biblioteca del Congreso (USA).

El ingeniero John Augustus Lloyd (1800 – 1854) nació en Londres e ingresó a la armada británica en 1815, llegó a Colombia recomendado por el diplomático y pintor británico sir Robert Ker Porter (1777 – 1842) quien ejercía como cónsul en Venezuela en 1826. Lloyd trabajó en el equipo personal de Simón Bolívar, primero como capitán de ingenieros y luego como lugarteniente coronel. Ante su insistencia en el proyecto interoceánico, finalmente el 29 de noviembre de 1827 recibió en Bogotá una carta firmada por Ramón Guerra donde se le notificaba la autorización del Libertador a su comisión y bajo el mando del ingeniero sueco Maurice Falmarc; además, le adjuntaban un plano con instrucciones de entregarlo al capitán Falmarc quien ya se encontraba en Panamá: “para que reconociendo la provincia del Darién del sur (cuyo plano acompaño para que V. S. se lo haya parar) informen facultativamente sobre las facilidades o dificultades que hubiere en dicha provincia para dar comunicación a los dos mares”.

En cumplimiento de su misión, el capitán Lloyd llegó a Panamá en marzo de 1828 e inició sus exploraciones acompañando a Falmarc, capitán de ingenieros que estaba temporalmente al servicio del Gobierno colombiano comandando las tropas del istmo. Los estudios de Falmarc y Lloyd se conocen gracias a los escritos que este último publicó en las revistas científicas londinenses. En enero de 1830, en la revista *Philosophical Transactions* de la Real Sociedad de Londres, Lloyd dio a conocer un artículo titulado “*Account of levellings carried across the Isthmus of Panama, to ascertain the relative height of the Pacific ocean at Panama and of the Atlantic at the mouth of the river Chagres; accompanied by geographical and topographical notices of the Isthmus*”, según el cual, los principales objetivos de su exploración, autorizada por Bolívar, eran trazar la mejor y más elegible línea para establecer una vía de comunicación entre los dos océanos, bien fuera por un camino o por un canal; además, estudiar la altura relativa del océano Pacífico en Panamá en comparación con la del océano Atlántico en la boca del río Chagres, para establecer la viabilidad de esa ruta de unión interoceánica.

Lloyd ilustró su informe con cinco planchas que constaban de cuatro mapas y un perfil topográfico de la región central del istmo de Panamá, los cuales constituyen una muestra inicial de los importantes aportes que los exploradores de la

vía transoceánica hicieron a la cartografía y al conocimiento geográfico de la región durante el siglo XIX; no obstante, aún hoy el informe y los trabajos cartográficos de Lloyd son poco divulgados y conocidos. La primera plancha es, al parecer, un mapa del río Chagres que según cuenta el autor en su informe (1830, p. 66) no pudo ser publicado por la revista *Philosophical Transactions* debido a los problemas técnicos que impidieron la reducción del mapa manuscrito, el cual quedó depositado en la biblioteca de la Real Sociedad de Londres.

La plancha que aquí se publica es la número II, cuyo título es *Plan of that part of the Isthmus of Panama eligible for effecting a communication between the Atlantic & Pacific from observations & surveys performed in the years 1828 & 1829*. Plano que apareció publicado nuevamente, con algunas variaciones y el título *The Isthmus of Darien between Porto Velo, Chagres & Panama, 1829*, como un anexo en el segundo volumen del libro de William Webster, *Narrative of a voyage to the Southern Atlantic Ocean in the years 1828, 29, 30*, publicado en Londres en 1834.

Este plano resume los resultados de la exploración de Lloyd y Falmarc, quienes propusieron establecer una ruta con un trayecto fluvial desde la desembocadura del río Chagres, en el océano Atlántico, hasta llegar a una estación ferroviaria donde la travesía se continuaría por tren. Según se observa en el mapa, estos exploradores plantearon la construcción de dos rutas de ferrocarril señaladas por medio de dos líneas proyectadas. Se observa que ambas inician en un punto cercano a la unión de los ríos Chagres y Trinidad o Capira; una sale con destino al puerto de Panamá, y la otra con destino a la Chorrera, también en la costa Pacífica; esta última es la ruta más corta. Lloyd mencionó en su estudio que el principal obstáculo para este proyecto lo constituían los numerosos riachuelos que se debían atravesar, los cuales eran secos en verano y caudalosos en la época lluviosa.

Considerando que la ruta incluía un tramo de navegación por el río Chagres en su desembocadura en el océano Atlántico hasta el punto de partida o de llegada de los dos ferrocarriles, John Lloyd realizó mediciones de la longitud de aquel río utilizando una cuerda de diez *chains* (medida equivalente a 22 millas ocho cuartos) de largo que era sostenida por cinco hombres, en los rápidos del río se requerían hasta diez hombres para sostener

la cuerda, y usando canoas en los puntos donde la profundidad del río no les permitía ingresar.

La plancha III es un corte topográfico con elevación de perfiles titulado *Section of the country passed over, in ascertaining the difference of level between the Pacific and Atlantic oceans*, en el cual se muestran los principales accidentes geográficos del trayecto que Lloyd recorrió empezando en la calle “Sal si puede”, en la ciudad de Panamá, hasta llegar a la costa atlántica. La plancha IV es el mapa titulado *Chart of the Limon Bay or Navy Bay surveyed in H. S. M. L. Victor by J. A. Lloyd*, grabado por J. Gardner en 1829. Por último, la plancha V es el mapa titulado *Chart of the harbour of Chagres surveyed in the year 1829 by J. A. Lloyd*.

Lloyd donó a la Real Sociedad Geográfica de Londres una copia completa de sus notas de la expedición y la colección de muestras vegetales que había recogido en el Darién. Esta sociedad publicó un artículo complementario del trabajo del ingeniero británico: *Notes respecting the Isthmus of Panama* en su periódico *Journal of the Royal Geographical Society of London*, en 1831, recopilando varios textos del trabajo de Lloyd, así como la lista de especies de la flora panameña que mostró al mundo la riqueza de frutos y de maderas de la región. En 1849, la revista de ingenieros civiles de Londres publicó otro artículo sobre la exploración de Lloyd titulado *On the facilities for a ship canal communication, between the Atlantic and Pacific oceans, through the isthmus of Panama*.



La cartografía en la construcción de la nación, con el apoyo de las sociedades geográficas y de las imprentas europeas

En las nacientes repúblicas bolivarianas del siglo XIX, la cartografía y en general los estudios geográficos fueron fundamentales para la construcción de la idea de nación; para el conocimiento, la apropiación y la representación del territorio; para la consolidación de una identidad nacional, letrada y democrática; y para la promoción de las nuevas repúblicas en el Viejo Mundo. El apoyo otorgado por Alexander von Humboldt y por los sabios de las sociedades científicas y geográficas europeas, en particular las de París, Londres, e incluso Berlín, resultó trascendental para promover el avance y la divulgación del conocimiento geográfico y cartográfico de la región.

Un gran número de artículos y mapas resultantes tanto de los estudios sobre la región del Darién, como de los proyectos de rutas interoceánicas, fueron publicados en los periódicos y revistas de la Société de Géographie de Paris, fundada en 1821, primera sociedad de geografía creada en el mundo y gran promotora del canal de Panamá; de la Royal Society of London, sociedad científica británica fundada en 1660; de la Royal Geographical Society of London, sociedad geográfica fundada en 1830;

de la Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, sociedad geográfica alemana fundada en 1828, cuya influencia impulsó el desarrollo de la geografía durante el siglo XIX; y de la American Geographical Society, fundada en 1851 en Nueva York. Las sociedades científicas y geográficas, en especial las francesas y las británicas, desempeñaron un papel académico fundamental en Colombia, donde la Sociedad Geográfica nacional se creó hasta 1903.

Aunque en Colombia existían imprentas desde 1738, y una cantidad representativa de mapas y libros nacionales del siglo XIX se publicaron en las imprentas locales; de todas formas, la calidad de los trabajos de estas imprentas no satisfacía las demandas de calidad de los cartógrafos, geógrafos e intelectuales del siglo XIX, quienes deseaban mejores impresiones y además promover sus trabajos entre los sabios de las comunidades académicas internacionales. En consecuencia, gran parte de los mapas, atlas y compendios de geografía más representativos de la cartografía colombiana y panameña se realizaron en las imprentas europeas, especialmente en las imprentas y litografías francesas.



Entre los documentos republicanos del siglo XIX impresos en Francia cabe mencionar, por ejemplo, el *Ensayo de una memoria sobre un nuevo método de medir las montañas*, de Francisco José de Caldas (Burdos, 1819); el primer *Atlas de Colombia*, realizado por José Manuel Restrepo junto con los diez tomos del compendio *Historia de la revolución de la república de Colombia* (París, 1827), el cual incluye mapas del Istmo de Panamá y del Chocó; el *Mapa de la República de la Nueva Granada, dedicado al barón de Humboldt por Joaquín Acosta* (París, 1847); la *Carta corográfica del estado de Cundinamarca, construida con los datos de la Comisión Corográfica i de orden del gobierno general por Manuel Ponce de León* (París, 1865); la *Nueva geografía universal, arreglada para los colejos americanos por José Manuel Royo* (París, 1881); la *Geografía general y compendio histórico del estado de Antioquia en Colombia* de Manuel Uribe Ángel (París, 1885).

En 1853, Agustín Codazzi envió a Londres los borradores del *Atlas de Colombia*, donde esperaba imprimirlo con la mediación de Ezequiel Rojas y la supervisión de la Royal Geographical Society of London. Sin embargo, el mismo Codazzi decidió esperar a tener todos los trabajos concluidos; por tanto, la caja con los borradores regresó en 1857 sin que estos hubiesen sido publicados. Después de la muerte de Agustín Codazzi, el gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera designó a Manuel María Paz y Manuel Ponce de León para terminar los trabajos de cartografía y preparar su publicación. Manuel María Paz contrató los servicios de litografías parisinas y en 1889 publicó el *Atlas histórico y geográfico de Colombia*, el *Mapa general de Colombia* y los mapas de los estados, el *Itinerario general de distancias de la República de Colombia* y el *Mapa económico de la República de Colombia*. Como un reconocimiento a su trabajo, Manuel María Paz fue nombrado miembro de la Sociedad Geográfica de París.



La proliferación de proyectos interoceánicos

La necesidad de construir una vía más rápida y menos peligrosa para cruzar de un océano a otro, se convirtió en una prioridad con el auge de la minería de oro en California a mediados del siglo XIX. Las rutas para atravesar por tierra los Estados Unidos entre las poblaciones del este y California, implicaban recorrer una gran distancia sorteando numerosos riesgos y dificultades. Por tanto, el istmo de Panamá constituyó una de las rutas preferidas por los buscadores de oro estadounidenses que viajaban entre Nueva York y California. En 1849, la compañía de barcos de vapor Accessory Transit Company, del empresario estadounidense Cornelius Vanderbilt (1794 – 1877) obtuvo grandes dividendos al ofrecer para ir a California la ruta por el istmo de Panamá con una tarifa reducida respecto a la ruta por Nicaragua. Vanderbilt obtuvo incluso una licencia para construir un canal, pero la inestabilidad gubernamental de ese país centroamericano y su riesgo volcánico influyeron en que la ruta de Panamá se consolidara como favorita.

La proliferación de expediciones y proyectos para realizar la codiciada vía de comunicación

interoceánica, en Panamá o en el Chocó, fue notoria desde 1850 hasta 1880; tanto que se imprimieron numerosos estudios y material cartográfico. Entre ellos cabe mencionar los publicados por Napoleón Garella en 1845; Lionel Gisborne en 1852; Edward Cullen en 1853; John Tautwine en 1854; Charles Henry Davies en 1866; Jules Gogorza en 1867; Oliver Thos Selfridge en 1874; Luis Bonaparte Wyse entre 1876 y 1877; y Armand Reclus entre 1876 y 1878.

En consecuencia, en el siglo XIX, tanto Panamá como Chocó presentaron una cartografía enfocada en los proyectos. La mayoría de los mapas buscaban mostrar una propuesta de ingeniería o servir para su estudio, proyectando rutas y hasta ciudades ideales en la realidad territorial. De una manera excepcional, los sueños de comunicación interoceánica resultaron incluidos en la realidad geográfica de la región representada en los mapas. Aun aquellos mapas generales, no vinculados a un proyecto específico, incluían los trazos de las posibles rutas para construir canales o ferrocarriles, por ejemplo, los mapas de Kiepert, de Tallis y de Mitchell respectivamente.





Mapa 088. Isthmus of Panama.⁵



⁵ Tallis, John y Rapkin, John. Isthmus of Panama, drawn & engraved by J. Rapkin; the illustrations by H. Warren & engraved by J. Wrightson. London & New York, John Tallis & Company, 1850. Colección Banco de la República.

El mapa del istmo de Panamá dibujado por John Rapkin fue publicado por la famosa editorial de mapas John Tallis and Company, en Londres hacia 1850, época en la cual el Gobierno británico había revivido su interés en la construcción de una vía de comunicación interoceánica en Centroamérica. Este mapa señala varias de las rutas propuestas: un canal en Nicaragua, entre el río Lagos en el Pacífico y el río San Juan, que desemboca en el océano Atlántico; un canal en el Chocó, para unir el río Cupica con el río Napipí, que desemboca en el río Atrato; un ferrocarril en Panamá para unir ciudad

de Panamá, puerto en el océano Pacífico, con el río Chagres que desemboca en el Atlántico.

Este mapa de Tallis forma parte de uno de los últimos atlas mundiales decorados con grabados que se publicó en el siglo XIX con el título: *The illustrated atlas, and modern history of the world geographical, political, commercial & statistical*, incluye dos viñetas: el grabado superior muestra la vista del fuerte de San Lorenzo sobre el río Chagres, y el inferior, a los buscadores de oro en su camino por las cordilleras.

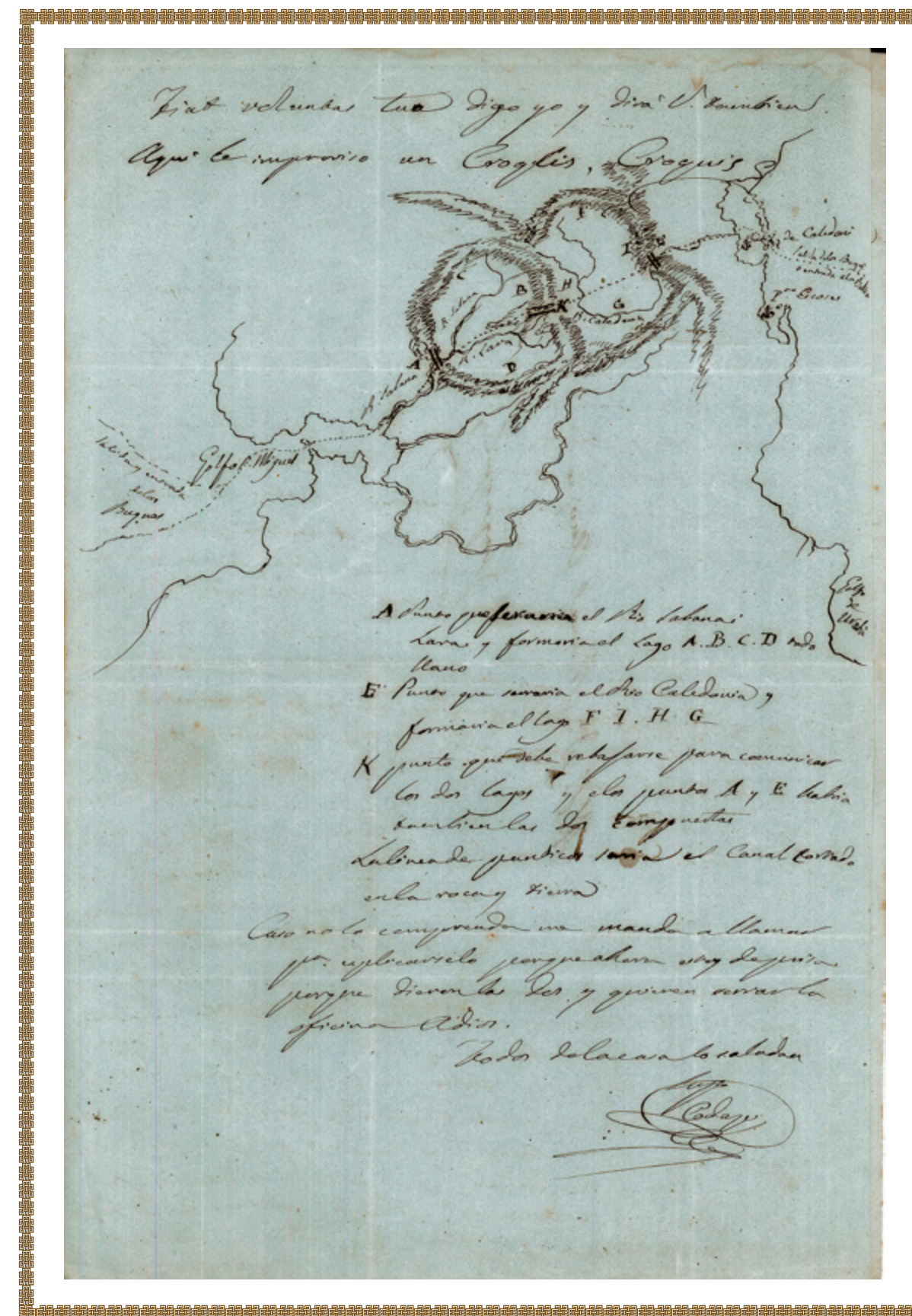


Agustín Codazzi y los proyectos de un canal interoceánico en Panamá

El militar y geógrafo italiano Agustín Codazzi (1793 – 1859) llegó a América en 1817 para unirse a las legiones de Gregor McGregor y de Luis Aury que luchaban por libertar la Florida y que además apoyaban al ejército de Simón Bolívar. Luego de varias aventuras por el mundo, en 1826, Codazzi regresó a América para incorporarse al ejército colombiano como teniente coronel. Sus actividades militares frecuentemente incluían el levantamiento de mapas. En 1831, se estableció en Venezuela, donde dedicó sus conocimientos de ingeniería y su experiencia de explorador a levantar la cartografía de la nueva república. En 1840, publicó el *Atlas físico y político de la república de Venezuela*, impreso en París, con los dibujos de Carmelo Fernández, trabajo bien recibido por las sociedades científicas parisinas y por Alexander von Humboldt. En 1843, Codazzi participó en la fundación de la Colonia Tovar, un asentamiento agrícola cerca de Caracas, destinado para emigrantes alemanes; además, fue gobernador de Barinas. Luego, decepcionado por

el difícil ambiente político, aceptó la invitación que le hizo el presidente neogranadino Tomás Cipriano de Mosquera - por consejo del cartógrafo Joaquín Acosta - para que apoyara algunos proyectos de su gobierno.

En tierras neogranadinas, Codazzi hizo importantes aportes a la cartografía nacional y dirigió la Comisión Corográfica desde 1850 hasta su muerte en 1859, causada por una enfermedad tropical. Alcanzó a dirigir diez expediciones de esta comisión, inicialmente acompañado por el intelectual Manuel Ancizar y el botánico Jerónimo Triana. En la cuarta expedición, en 1853, después de recorrer el bajo Magdalena se encaminó al Chocó para explorar su hidrografía y estudiar una posible ruta para un canal interoceánico. Luego, se dirigió al sur del río San Juan y visitó entre otros lugares, Buenaventura, Pasto y Quindío. Cuando regresó a Bogotá, recibió las instrucciones del Gobierno de viajar a Panamá.



Mapa 089. Codazzi, Agustín. Croquis manuscrito del proyecto de un canal interoceánico en el Darién.⁶



⁶ Codazzi, Agustín. Croquis manuscrito del proyecto de un canal interoceánico en el Darién. Dibujado en carta a Manuel Ancizar. Bogotá, 1852. Fondo Manuel Ancizar; Universidad Nacional de Colombia.

El 1 de junio de 1852, el presidente neogranadino José Hilario López y el Congreso otorgaron el privilegio exclusivo de construir un canal a través del istmo del Darién a Edward Cullen y Patrick Wilson, representantes de la Sociedad del Canal del Darién. El croquis manuscrito del posible canal interoceánico en el Darién fue copiado por Codazzi en una carta a Manuel Ancízar, fechada en Bogotá el 10 de noviembre de 1852, mucho antes de emprender la expedición corográfica a Chocó y a Panamá. Carta en la cual Codazzi le cuenta a Ancízar sobre el proyecto que estaban levantando los británicos Edward Cullen y Patrick Wilson, cuyo mapa pudo ver y copiar un sencillo bosquejo de la ruta propuesta para un canal entre el golfo de San Miguel, en el Pacífico, y la bahía de Caledonia, en el Atlántico.⁷

El proyecto de Cullen también fracasó⁸; no obstante, en 1853 llegaron a Bogotá las noticias sobre una nueva expedición respaldada por la

coalición de los Gobiernos de Estados Unidos, Francia y Gran Bretaña y por la sociedad de Cullen. Al parecer, esa expedición no contaba con los permisos necesarios del Gobierno colombiano; por tanto, José María Obando, el entonces presidente de la Nueva Granada, designó a Agustín Codazzi para viajar a Panamá en representación del Gobierno central. En enero de 1854, como parte del itinerario de la quinta expedición de la Comisión corográfica, Codazzi llegó a Panamá acompañado de los ingenieros Cullen y Gisborne, y de un grupo de cincuenta marinos franceses e ingleses. Luego de una azarosa exploración, en la que se sortearon numerosas dificultades, como el desconocimiento del territorio, su hostilidad selvática y los enfrentamientos con indígenas, que ocasionaron la pérdida de varios marinos, Codazzi recomendó la ruta del río Chagres, entre Colón y Panamá, como la más adecuada para construir el canal; además, realizó varias mediciones en la región y el levantamiento del mapa del istmo.



Athanase Airiau propuso canalizar para colonizar

El negociante, banquero y naviero francés Athanase Airiau dedicó parte de su vida y de sus recursos a diseñar e intentar establecer granjas agrícolas para colonos europeos en tierras americanas. En 1854, registró en París la Sociedad A. Airiau et Cie., y al año siguiente promovió en Estados Unidos la construcción de una colonia agrícola e industrial franco-americana denominada Nôtre Dame de France alrededor de una ciudad que llamaría Airiauville, en el condado de Yuba, Sierra Nevada de California, región que para esos años vivía el auge de la minería del oro⁹. La sociedad se disolvió en 1856, por una decisión judicial parisina, y

Athanase Airiau vislumbró una nueva oportunidad empresarial, en la búsqueda de una ruta rápida en Centroamérica que facilitara el comercio del oro desde California hasta Nueva York y el resto del mundo y, en general, que agilizara el comercio marítimo mundial.

En seguida, Airiau centró sus esfuerzos en planear la construcción de un canal para colonizar el Darién. Presentó su colosal proyecto al Gobierno de la Nueva Granada, presidido por Mariano Ospina Rodríguez, y lo publicó en francés en 1860 con el título *Canal interocéanique par l'Isthme du Darien*,

Nouvelle-Grenade (Amérique du Sud): canalisation par la colonisation. Con este proyecto solicitó el privilegio exclusivo para construir y administrar por 99 años un canal en Panamá, y además establecer una colonia para europeos y una ciudad. La colonia tendría un total de 150 granjas agrícolas e industriales desde las cuales también se explotaría la minería del oro, metal abundante en la región. La ciudad estaría conformada por ocho barrios y ocho parroquias con un diseño octagonal en el que convergerían calles, plazas y bulevares, al estilo parisino de vanguardia. En el centro de la ciudad estaría el puerto del canal, con capacidad para 1.200 barcos de diferentes calados. En sus alrededores se ubicarían 18 granjas principales; las demás granjas se distribuirían en los costados del curso del canal.

En su libro, Athanase Airiau anexó seis vistosos mapas plegados que permitían visualizar y promocionar su proyecto urbanístico. Los mapas fueron trazados por el mismo autor, dibujados por el artista y geógrafo Auguste Régnier, impresos en la litografía de Alfred Compan en París y dedicados a influyentes personajes políticos de la Nueva Granada. Estos son: el mapa general del territorio de la Nueva Granada; un mapa mundial con las rutas marítimas por el futuro canal del Darién; un mapa del istmo de Panamá con la proyección de la colonia agrícola y de la ciudad ideal; un plano de las granjas agrícolas; un plano de la ciudad ideal; y un plano geográfico a 'vuelo de pájaro' que proyecta el canal, las granjas agrícolas y la ciudad ideal.

Airiau indicó que su proyecto era un análisis sucinto de los estudios realizados por varios autores como: el general Mosquera, Humboldt, Luis Napoleón Bonaparte —emperador Napoleón III en Francia en la década de 1850—, Michel Chevalier y Napoleón Garella; utilizó varios cálculos de Codazzi y citó los argumentos de Lionel Gisborne para construir un canal sin esclusas por el río Sabana. La ruta elegida por Airiau se basa en la ruta propuesta por Humboldt y bosquejada además en los mapas de Gisborne. Airiau propuso construir el canal desde el golfo de San Miguel, en el Pacífico, remontando el río Sabana y la desembocadura del río Lara,

hasta encontrar el río Caledonia que desemboca en el golfo del Darién, en el océano Atlántico. Región que consideraba la más salubre y menos accidentada para desarrollar además su proyecto de colonización.

Los diseños de Airiau para construir su ciudad ideal y las granjas agrícolas, se inspiraron en el plan de modernización urbanística del barón George-Eugène Haussmann, que desde 1852, por orden de Napoleón III, estaba transformando París en una ciudad de amplios bulevares, jardines y zonas verdes con fácil acceso al centro y a las plazas desde cualquier punto urbano.

Poco se sabe sobre este comerciante francés que en su vejez retomó las gestiones para lograr su sueño de construir un canal y una colonia agrícola en el istmo de Panamá. En abril de 1889, ante la quiebra de la compañía de Lesseps, Airiau vio una oportunidad y organizó en París, con varios accionistas colombianos, la Sociedad Franco-Colombiana que ofrecía integrar a los accionistas de la compañía francesa en quiebra, para que recuperaran su dinero. En 1890, Airiau propuso al Gobierno colombiano una salida a la crisis dejada por la compañía de Lesseps que había entrado en liquidación el año anterior. Airiau imprimió los folletos: *Solución del Canal de Panamá: presentación hecha al h. Congreso de 1890*, en la Casa editorial de Medardo Rivas, en 1890; y *Solution du problème panaméen par L'Association Franco-Colombienne et reconstitution des titres de l'ancienne Compagnie*, en la imprenta de Zalamea, en 1891.

Athanase Airiau parecía decidido a lograr finalmente la concesión para terminar el canal y construir su colonia agrícola. En 1894, además publicó en París la versión en francés de la propuesta al Senado colombiano *Lettre ouverte adressée a messieurs les Sénateurs et messieurs les Députés [re: la Question Panaméenne]*, y ese mismo año anunció su nombre en el directorio comercial parisino *Annuaire de l'Union fraternelle du commerce et de l'industrie* (p. 272), como "Economista, propietario colonial, investido de poderes por el gobierno colombiano. 11, calle Perú, París".

⁷ GOMEZ GUTIERREZ, Alberto. Al cabo de las velas: expediciones científicas en Colombia, siglos XVIII, XIX y XX. Bogotá, Instituto colombiano de cultura hispánica, 1998.

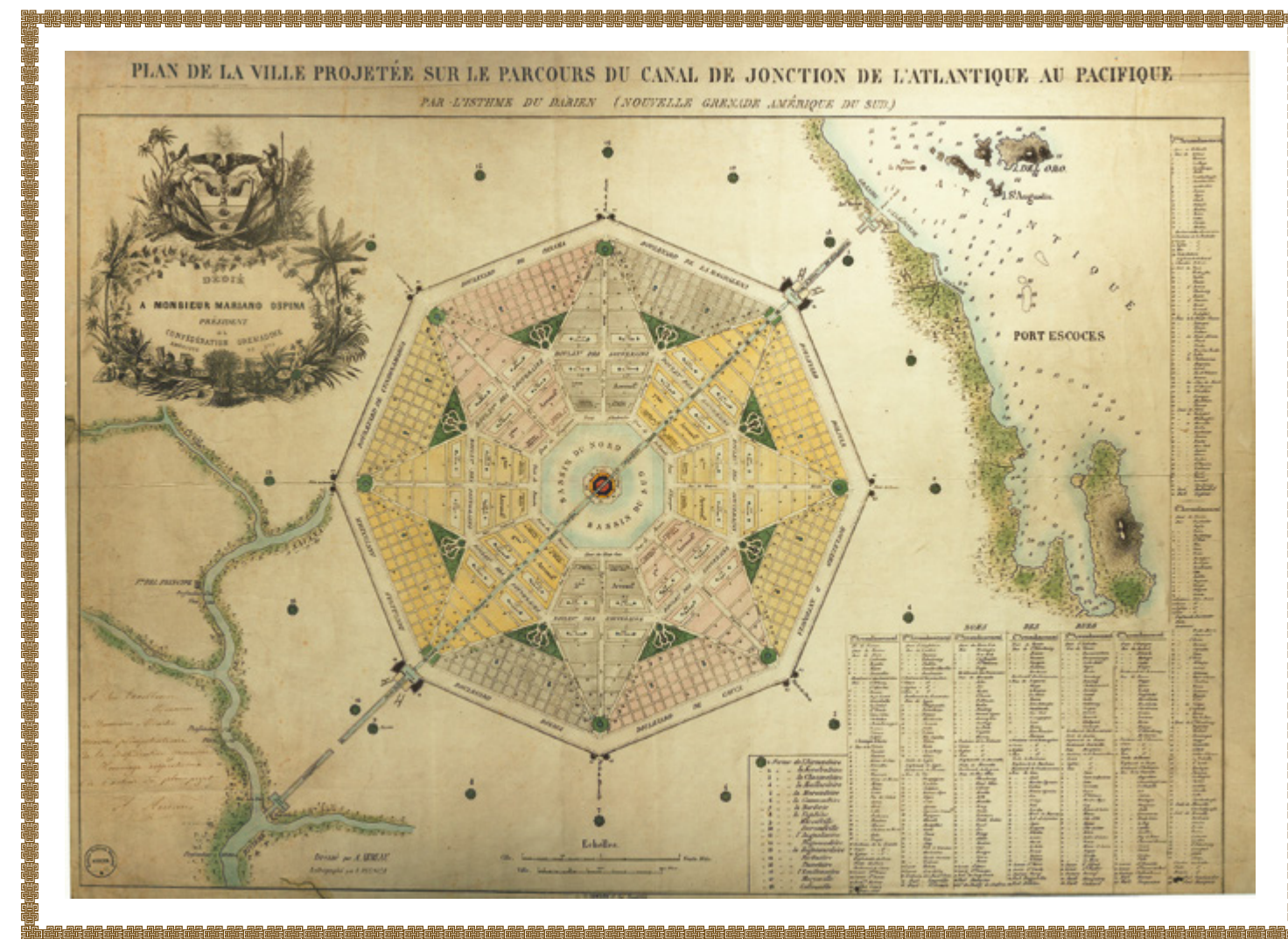
⁸ CULLEN, Edward. Isthmus of Darién Ship Canal: with a full history of the Scotch colony of Darién several maps, views of the country, and original documents. 2d ed. (London: Effingham Wilson, 1853).

⁹ AIRIAU, Athanase. Notre-Dame-de-France: colonie franco-américaine fondée à Airiauville (Sierra-Nevada, Californie) ... raison sociale, A. Airiau et compagnie. [Paris, A. Airiau], 1855.





Mapa 090. Plan géographique au vol d'oiseau de la ville, des fermes et du Canal Interocéanique.¹⁰



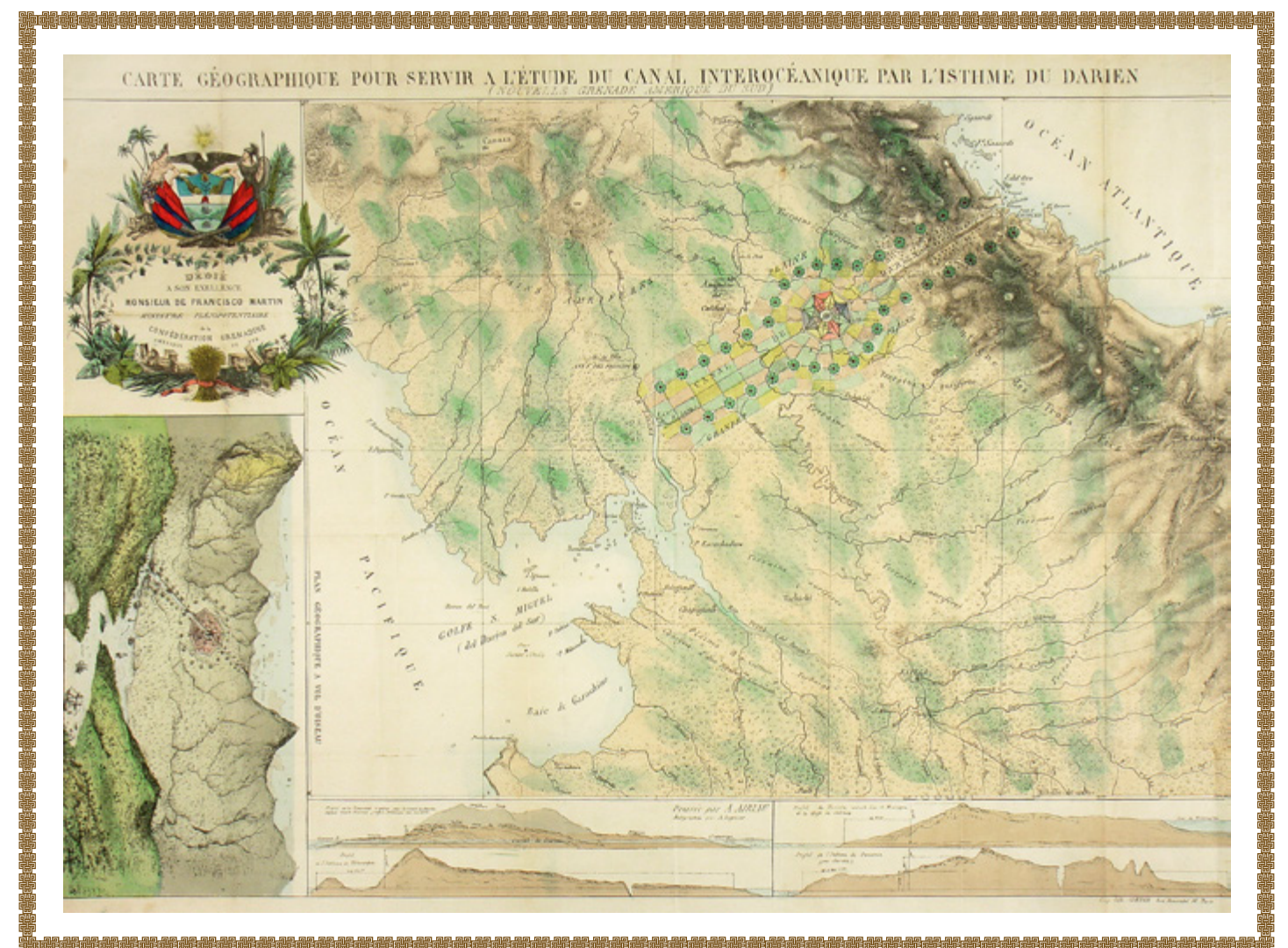
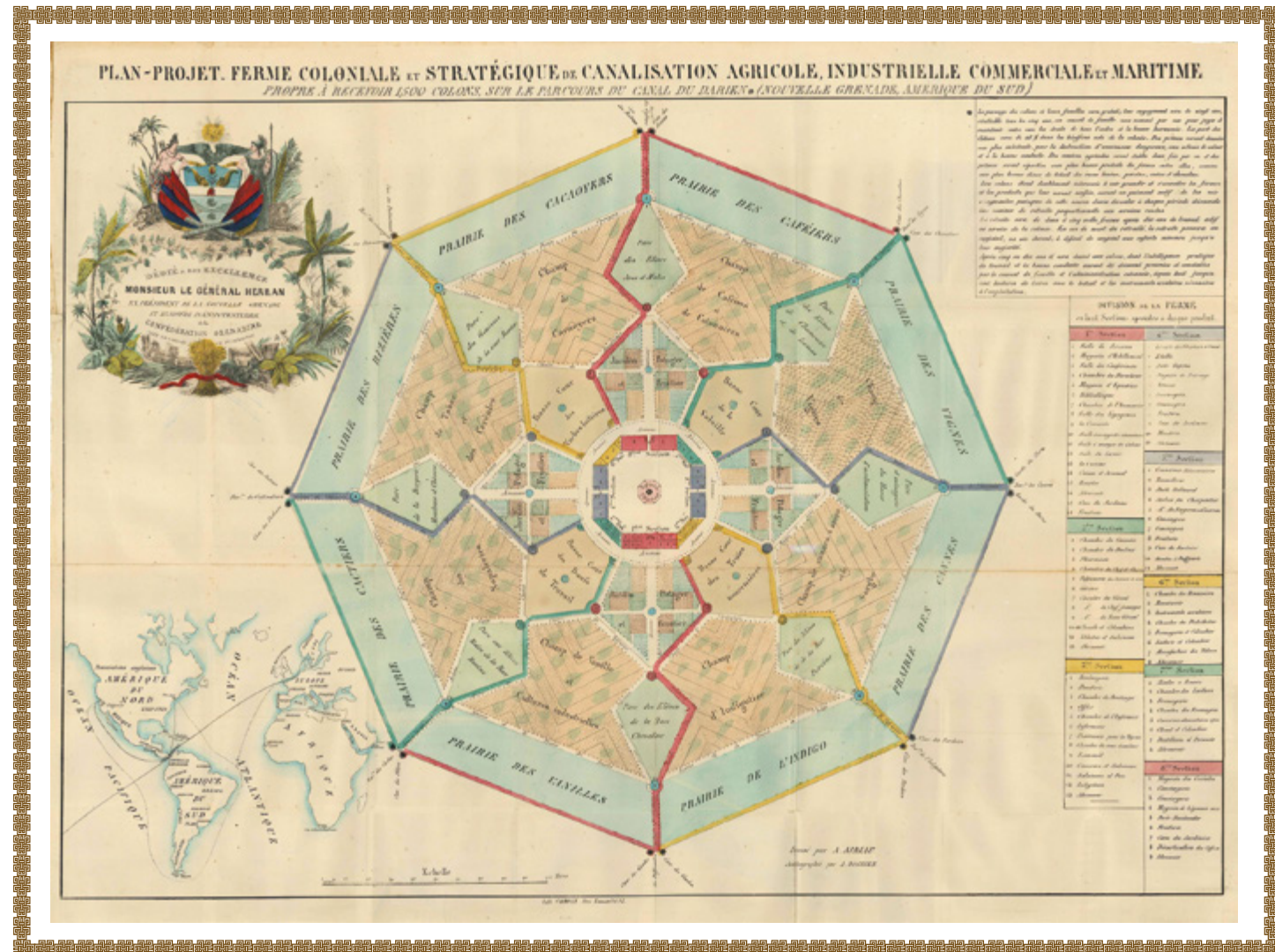
Mapa 091. Plan de la ville projetée sur le parcours du canal de jonction de l'Atlantique au Pacifique, par l'isthme du Darien.¹¹



¹⁰ Airiau, Athanase. Plan géographique au vol d'oiseau de la ville, des fermes et du Canal Interocéanique: l'Isthme du Darien (Nouvelle Grenade, Amérique du Sud). Paris, Imp. de Compan, 1859. Colección Banco de la República.



¹¹ Airiau, Athanase. Plan de la ville projetée sur le parcours du canal de jonction de l'Atlantique au Pacifique, par l'isthme du Darien. Dédié à monsieur Mariano Ospina, président de la Confédération Grenadine, Amérique du Sud. Paris, Imp. de Compan, 1859. Colección Banco de la República.



Mapa 092. Plan-projet ferme coloniale et stratégique de canalisation agricole, industrielle, commerciale et maritime, propre à recevoir 1.500 colons, sur le parcours du canal Darien.¹²



Mapa 093. Carte géographique pour servir à l'étude du canal interocéanique par l'isthme du Darien, dédié à son excellence monsieur Francisco Martin ministre plénipotentiaire de la Confédération Grenadine.¹³



¹² Airiau, Athanase. Plan-projet ferme coloniale et stratégique de canalisation agricole, industrielle, commerciale et maritime, propre à recevoir 1.500 colons, sur le parcours du canal Darien. Dédicé à son excellence Monsieur le général Herran ex président de la Nouvelle Grenade et ministre plénipotentiaire de la Confédération Grenadine. Paris, Imp. de Compan, 1859. Colección Banco de la República.



¹³ Airiau, Athanase. Carte géographique pour servir à l'étude du canal interocéanique par l'isthme du Darien, dédié à son excellence monsieur Francisco Martin ministre plénipotentiaire de la Confédération Grenadine, Amérique du Sud. Paris, Imp. de Compan, 1859. Colección Banco de la República.



El ferrocarril de Panamá y la comunicación interoceánica

Los aventureros en busca del oro californiano que llegaban a las costas caribeñas, en diferentes sitios de Centroamérica, debían continuar su trayecto por tierra firme, a lomo de mula y navegando por los ríos de la región, hasta alcanzar la costa del Pacífico para tomar otro buque con destino a California. Panamá era el trayecto terrestre más corto, con sólo 55 km de recorrido; no obstante, resultaba fatigante y peligroso. Por suerte, la apertura de su ferrocarril redujo significativamente la duración y las penalidades del viaje.

En la década de 1840, el Gobierno de la Nueva Granada estudió varias propuestas para construir un ferrocarril interoceánico en Panamá, entre la ciudad de Colón en el Atlántico y la de Panamá en el Pacífico. En 1850, la Compañía del Ferrocarril de Panamá, sociedad estadounidense integrada por William J. Asppinwall, John I. Stephens, y James L. Baldwin, obtuvo la concesión para desarrollar el proyecto con un plazo de seis años para ejecutar la obra, un privilegio de posesión de 49 años y el compromiso de participar al Gobierno neogranadino el 3% de las utilidades.

La construcción del primer ferrocarril interoceánico fue dirigida por un equipo de ingenieros estadounidenses. La exploración del territorio y el bosquejo de la ruta los realizó la compañía de James L. Baldwin y asociados; los estudios topográficos los hizo el coronel George W. Hughes. La obra estuvo a cargo de los ingenieros George M. Totten y John C. Trautwine, quienes eran reconocidos en la Nueva Granada por haber dirigido, en la década de 1840, la obra de dragado y ampliación para la reapertura del canal del Dique en Cartagena. George Muirson Totten (1809 – 1884), contaba además con una larga trayectoria

en la construcción de canales y ferrocarriles en los Estados Unidos; en 1879, se convirtió en el único ingeniero estadounidense que Lesseps vinculó al proyecto francés de construcción del canal de Panamá.

El mapa de Totten incluye el perfil del Ferrocarril de Panamá, construido bajo su dirección, entre bahía Limón y bahía de Panamá, y señala la ruta del canal interoceánico propuesto por el ingeniero francés Napoleón Garella. Este mapa se caracteriza por sus detalles técnicos: muestra los caminos generales y de herradura, la hidrografía, el relieve montañoso, la variación de los vientos, la batimetría costera con curvas de nivel y las cotas de altura. En la cartela se explican las profundidades submarinas por sondeos bajo el agua.¹⁴

La construcción del ferrocarril se realizó inicialmente con obreros de Cartagena, Jamaica, Estados Unidos, China, India, Francia e Irlanda. Los trabajos resultaron bastante penosos debido a las persistentes lluvias que a veces arruinaban la labor de todo un día. Muchos trabajadores enfermaron y murieron a causa de las epidemias tropicales, como la malaria. En particular, los obreros de origen chino eran muy vulnerables al clima y al ambiente, razón por la cual se presentaron suicidios colectivos.

No obstante, con mucha tenacidad y sacrificio, la obra se terminó un año antes de lo fijado, y el ferrocarril de Panamá se inauguró el 27 de enero de 1855. Fue el primero construido en Colombia y uno de los más importantes del mundo durante la primera mitad del siglo XIX. Para la fecha de su apertura, sólo había servicio de trenes de carga y pasajeros en Estados Unidos, Rusia, Gran Bretaña y Francia.



Mapa 094. Map of the Isthmus of Panama representing the line of the Panama Rail Road.¹⁵



¹⁴ Mapa del istmo de Panamá representando la línea del Ferrocarril de Panamá como fue construida bajo la dirección de George M. Totten, jefe de ingenieros ..., reducida y compilada de las mediciones originales por Thomas Harrison, topógrafo de la Corona.



¹⁵ Totten, George M. Map of the Isthmus of Panama representing the line of the Panama Rail Road as constructed under the direction of George M. Totten, chief engineer & c., reduced and compiled from the original surveys by Thom[as] Harrison, crown surveyor. Jamaica, 1857. Biblioteca del Congreso (USA).



La construcción del canal de Panamá durante el periodo francés

Según se ha visto, desde sus inicios republicanos, el Gobierno colombiano promovió estudios y aprobó concesiones a diferentes personas y empresas, tanto nacionales como extranjeras, para unir los dos océanos a través de un ferrocarril y de un canal, bien fuera en Panamá o en Chocó. No obstante, los estudios

y esfuerzos gubernamentales para construir el canal parecían ser vanos ante las dificultades técnicas, científicas, humanas y económicas que implicaba esta gran obra de ingeniería. En consecuencia, las concesiones y los contratos caducaban antes de que comenzara cualquier trabajo.



Mapa 095. Plan panoramique du canal interocéanique à niveau et à ciel ouvert supposé achevé, de la baie de Limon à la rade de Panama.¹⁶



¹⁶ Lucien N. B. Wyse. Plan panoramique du canal interocéanique à niveau et à ciel ouvert supposé achevé, de la baie de Limon à la rade de Panama, avec les dérivations praticables, le barrage-réservoir du Chagres, les déviations du chemin de fer et les nouveaux ports de deux extrémités. Paris, Imp. Erhard, [1886]. Biblioteca Nacional de Colombia.





Mapa 096. Carte générale de l'isthme colombien.¹⁷

17 Lucien N. B. Wyse. Carte générale de l'isthme colombien. Dressée par Lucien N. B. Wyse, chef des commissions internationales d'exploration de 1876-77-78. Paris, Imp. Erhard, 1885. Biblioteca Nacional de Colombia.

En 1876, la Sociedad Geográfica de París estableció un comité llamado Sociedad Civil Internacional del Canal Interoceánico del Darién, para fomentar los estudios sobre el tema del canal, dirigido por el diplomático francés Ferdinand Marie, vizconde de Lesseps (1805–1894), promotor de la construcción del exitoso canal de Suez. Esta sociedad se enfocó en estudiar la región del Darién desde San Blas hasta Panamá para unir los dos océanos, y designó dos representantes que viajaron en 1876 para explorar el istmo: el ingeniero francés Lucien Napoleón Bonaparte Wyse (1845–1909), descendiente del emperador Napoleón Bonaparte; y el ingeniero naval y oficial de la Marina francesa Armand Reclus (1843–1927), hermano del geógrafo Elisée Reclus. En 1878, Wyse firmó con el canciller colombiano Eustorgio Salgar el contrato Salgar – Wyse que concedía a su compañía el privilegio exclusivo por 99 años para construir el canal.

En 1879, se realizó en París el Congreso Científico Internacional para definir el lugar donde debía construirse el canal interoceánico, con la participación de Lesseps. Panamá, que formaba parte de los Estados Unidos de Colombia, fue elegida como el lugar más apropiado, y fueron rechazadas las propuestas de Nicaragua y de Costa Rica. En ese Congreso también se presentó el proyecto del ingeniero francés Nicholas Godin de Lépinay, quien había dirigido la construcción de un ferrocarril en México, en 1862, y conocía las dificultades de los climas tropicales. Lépinay propuso un canal con esclusas para que la obra fuera realizable, pero su proyecto no fue aceptado. La sociedad francesa de Wyse vendió sus derechos a la Sociedad Universal del Canal Interoceánico, conformada en 1880 también por franceses, incluido Lesseps.

Aunque Panamá ofrecía el trayecto más corto y menos montañoso para hacer un canal entre los océanos Atlántico y Pacífico; sin embargo, el cerro de la culebra, los caudales del río Chagres, las fuertes lluvias, las enfermedades tropicales que diezaban la mano de obra, resultaron obstáculos inesperados y difíciles de afrontar para

la sociedad constructora. Además, el desorden financiero de la sociedad y, principalmente, el hecho de no haber optado por un sistema de construcción con esclusas, desencadenaron el fracaso del proyecto, la suspensión de la obra y la quiebra empresarial.

La compañía francesa de Lesseps había construido dos terceras partes del canal cuando vendió el proyecto a los estadounidenses, con base en el Tratado Hay – Buneau Varilla, firmado el 18 de noviembre de 1903, por el Gobierno de la nueva república de Panamá que cedió por cien años a los Estados Unidos de América un área de 16 km de ancho desde el Atlántico hasta el Pacífico, denominada la Zona del Canal, cuya obra se reanudó en 1904.

Las mayores dificultades de la obra comenzaron a solucionarse. En el tema de salubridad, el médico hispano cubano Carlos Juan Finlay (1833–1915) y el médico estadounidense William Gorgas (1854–1920) descubrieron que podían controlar las epidemias de fiebre amarilla y de malaria irrigando petróleo en los pantanos donde proliferaban los mosquitos transmisores de estas enfermedades.

Por otra parte, para solucionar el desnivel del terreno existente entre los dos océanos, principal dificultad técnica para la construcción del canal, el ingeniero John Frank Stevens diseñó un sistema con esclusas similar al propuesto inicialmente por el francés Lépinay. Las esclusas del canal son elevadores hidráulicos o cámaras rectangulares con un sistema de compuertas y válvulas que permiten controlar el acceso del agua de las represas llenándolas o vaciándolas para igualar el nivel de agua hasta elevar o bajar un barco con el apoyo de locomotoras de remolque. El canal de Panamá, que se inauguró el 15 de agosto de 1914, es considerado una de las más importantes obras de ingeniería del siglo XX por su complejidad y su diseño. Su costo aproximado fue de 639 millones de dólares y mide 80 km de longitud.



La separación de Panamá y la apertura del canal

Durante siglos, la construcción del canal interoceánico suscitó los más variados y fervorosos intereses económicos, políticos y militares. Aquella se vislumbraba como una de las inversiones más rentables y sólidas a lo largo del tiempo, por su importancia para facilitar el transporte marítimo mundial. Con el Tratado Mallarino – Bidlack de 1846, Tomás Cipriano de Mosquera, el entonces presidente de la Nueva Granada, otorgó a los estadounidenses el libre tránsito y comercio por Panamá, lo cual propició su gran injerencia y poderío en la región del istmo.

El 17 de marzo de 1903, para solucionar la difícil cuestión del canal, el Congreso estadounidense aprobó el Tratado Herrán – Hay, por medio del cual José Manuel Marroquín, presidente de Colombia, concedía a Estados Unidos de América los derechos sobre el canal que su Gobierno construyera, a cambio de una renta anual. Sin embargo, el Congreso colombiano consideró que este tratado menoscababa la soberanía nacional y no lo ratificó, circunstancia que avivó el descontento de la población panameña y su apoyo a la revolución del istmo, respaldada por el gobierno estadounidense de Teodoro Roosevelt.

Como respuesta a las gestiones de Philippe Buneau-Varilla, accionista de la compañía francesa en quiebra, el buque estadounidense Nashville arribó a la ciudad de Colón el 2 de noviembre de 1903 con tripulación militar para respaldar a los secesionistas panameños dirigidos por Manuel Amador. Horas más tarde, también arribó a esta ciudad el vapor colombiano ‘Cartagena’ con cerca de 500 soldados cuya misión era calmar la revuelta. Al día siguiente, el 3 de noviembre, la intervención estadounidense y el bloqueo del ferrocarril impidieron la acción de las tropas colombianas, los separatistas se tomaron el poder y se creó la república de Panamá.

En consecuencia, las relaciones entre Colombia y Estados Unidos se tornaron difíciles hasta 1921, cuando se reformó el Tratado Urrutia – Thomson, firmado en 1914, y Estados Unidos indemnizó a Colombia por la pérdida de Panamá con la suma de 25 millones de dólares. De esa suma el Gobierno colombiano invirtió 5 millones de dólares en la fundación del Banco de la República el 23 de julio de 1923; y el dinero restante en la construcción de varios ferrocarriles en el territorio colombiano.



Un canal interoceánico proyectado para el Chocó

Desde la época colonial, el territorio chocoano fue explorado varias veces con el fin de encontrar una vía fácil para unir sus ríos y comunicar los dos océanos. El río Atrato figura como el eje fluvial de

una de las cinco rutas promovidas por Alexander von Humboldt para la construcción del canal en Centroamérica, que convirtió al Chocó en una región de interés internacional.

Humboldt también dio a conocer la historia de un canal rudimentario en el Chocó: el canal de Raspadura llamado también el canal del Cura y construido, al parecer en 1778, por el clérigo Rafael Cerezo, sacerdote de Nóvita, en la región minera de Raspadura para solucionar un pleito por acceso a las aguas de las quebradas. El canal unió las quebradas de Raspadura y de Honda - afluentes del río Quito que desemboca en el río Atrato - con la quebrada San Pablo, que fluye hacia el norte hasta desembocar en el río San Juan, y facilitó el comercio entre las poblaciones de Citará y Nóvita.¹⁸

Finalizando el siglo XVIII y durante la primera mitad del siglo XIX, la búsqueda de minas de oro, fue otro factor que atrajo hacia el Darién chocono a negociantes y exploradores de diversas partes del mundo, incluidos varios ingenieros en misión oficial o en busca de fortuna, entre ellos, el geógrafo francés Gabriel Ambrosio de la Roche y de la Verrie (1778 - 1844), quien se refugió en América después de combatir como realista en Francia, estuvo en Cartagena y en Cali, y finalmente se radicó en Cartago (Valle). Entre 1802 y 1804, De la Roche trazó al parecer dos mapas del Chocó, uno de ellos muy detallado para la Secretaría de Guerra y Mina de España, mapas que seguramente también sirvieron a los viajeros y exploradores que visitaban a De la Roche, para orientar sus estudios sobre el posible canal interoceánico en el Chocó, o simplemente para guiarse en la región¹⁹. Años después, el naturalista francés Jean Baptiste Baussingault (1801 - 1887) refiere en sus *Memorias*, su visita a Cartago en enero de 1830 y su amistad con Gabriel de la Roche, quien entonces era el administrador del estanco de Tabaco.

Mientras De la Roche dibujaba sus croquis del Chocó, en 1803, el científico y geógrafo colombiano Francisco José de Caldas (1768 - 1816) también estaba encargado de levantar la carta del Chocó y de estudiar las posibilidades de comunicación interoceánica por el río Atrato, según cuenta José

Ignacio de Pombo al barón de Humboldt, en carta dirigida desde Cartagena de Indias el 1 de julio de ese año: “El Proyecto muy interes[an]te es dar Comunicac[ión] a d[ic]ho Río Atrato q[u]e sale a este mar con el de San Juan q[u]e desemboca en el Sur en el Puerto de San Vuenaventura (sic), p[or] medio de un canal en el Arrastradero de San Pablo, en q[u]e se aproximan ambos ríos, cuia (sic) obra parece de fácil ejecución, seg[ún] el dictamen de varios q[u]e lo han visto. Caldas que debe reconocerlo y situarlo exactam[en]te nos dirá lo que se pueda hacer” (Gómez, 2015).

La llegada a Colombia del naturalista alemán Alexander von Humboldt estimuló el interés en explorar, medir y describir el territorio colombiano y representarlo en mapas. Las cinco rutas propuestas por Humboldt en 1803 estaban ubicadas básicamente en México, Honduras, Nicaragua, Panamá y Chocó. Inspirado en las rutas de Humboldt, el británico Robert Birks Pitman publicó en 1825 un ensayo titulado *A Succinct View and Analysis of Authentic Information Extant in Original Works, on the Practability of Joining the Atlantic and Pacific Oceans, by Ship Canal Across the Isthmus of America*. Pitman analizó cinco rutas, cuatro de las cuales coincidieron con las propuestas de Humboldt, que fueron representadas en un mapa titulado *Map of the Isthmus of America exhibiting the five routes for a ship canal between the Atlantic and Pacific oceans*²⁰.

Pitman mencionó el canal de Raspadura e incluyó en su libro un par de artículos dedicados a comentar la ruta del canal interoceánico propuesta por Humboldt en Bahía Cupica: en el artículo titulado *Topography of the routes in the province of Chocó, in the Kingdom of New Granada*, describió la propuesta; y en el siguiente artículo *Remarks on the topography of the routes in the province of Chocó*, cuestionó esa ruta propuesta por Humboldt, basado en textos de Antonio de Ulloa (1716 - 1795) y argumentando la inviabilidad de un canal en el

Chocó, debido a la pluviosidad del Darién y a las enfermedades tropicales poco favorables para contratar trabajadores. Los análisis de Pitman se basaron en escritos del capitán británico William Dampier (1652 - 1715); del cronista español del siglo XVI, Francisco de Ulloa; y del historiador William Davis Robinson, autor de las *Memorias de la Revolución Mexicana*, entre otros.

Las publicaciones de Humboldt promovieron igualmente el estudio de la hidrografía del Darién con miras a construir el canal interoceánico. En el Mapa hidrográfico de la provincia del Chocó, Humboldt detalló el río Atrato y sus afluentes, ríos que años atrás fueron el referente de su ruta transistmica. El río Atrato también era conocido con los nombres de Río Grande del Darién, río Chocó o río Dabeiba.



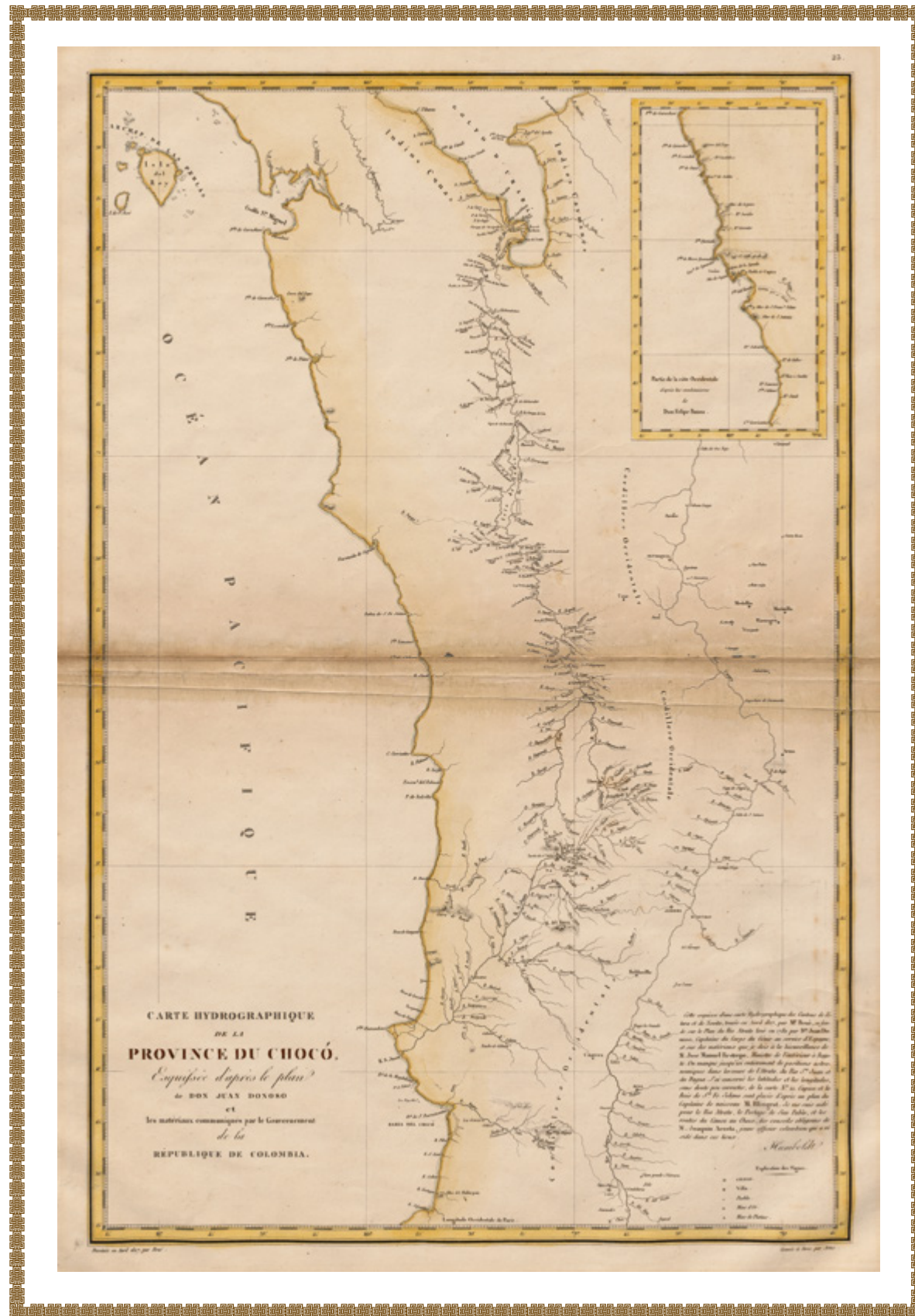
Mapa 097. Mapa del Chocó.²¹

¹⁸ HUMBOLDT, Alexander Von, y BONPLAND, Aimé. *Viage a las regiones equinocciales del Nuevo Continente, hecho en 1799 hasta 1804*, Tomo V, Paris, Rosa, 1826.

¹⁹ Según el historiador Roberto Luis Jaramillo.

²⁰ PITMAN, Robert Birks. *A Succinct View and Analysis of Authentic Information Extant in Original Works, on the Practability of Joining the Atlantic and Pacific Oceans, by Ship Canal Across the Isthmus of America*. London: Printed for J. M. Richardson and J. Hatchard and Sons, 1825.

²¹ Gabriel de la Roche. Mapa del Chocó: resaltando el relieve del departamento, (primera parte), 1804. Colección Banco de la República.



Mapa 098. Carte hydrographique de la Province du Chocó. Esquissée d'après le plan de don Juan Donoso et les matériaux communiqués par le Gouvernement de la République de Colombia.²²



²² Humboldt, Alexander von. Carte hydrographique de la Province du Chocó. Esquissée d'après le plan de don Juan Donoso et les matériaux communiqués par le Gouvernement de la République de Colombia. Dessinée en Avril 1827, par Brué. Gravée à Paris, par Arlus. Biblioteca Nacional de Colombia.

El mapa incluye en la cartela la nota autógrafa de Humboldt, en la que aclaró que “Este croquis de un mapa hidrográfico de los cantones de Citará y de Nóvita, trazado en abril de 1827, por el señor Brué, se basa en el Plano del río Atrato levantado en 1780 por don Juan Donoso, capitán del cuerpo de ingenieros al servicio de España y en los documentos que debo a la generosidad del señor José Manuel Restrepo, Ministro del interior en Bogotá. Aquí también carecemos por completo de las posiciones astronómicas en los cursos del Atrato, del río San Juan y del Dagua. Yo he conservado las latitudes y las longitudes, sin duda poco correctas, de la carta número 22, Cupica y la Bahía de San Fr. Solano, que fueron ubicadas a partir de un plano del capitán de navío señor Illingrot. Yo me he orientado por el río Atrato, el puerto de San Pablo y las rutas del Cauca al Chocó, y por los amables consejos del señor Joaquín Acosta, joven oficial colombiano que vivió en ese lugar”²³.

En medio de las campañas de independencia, en 1819, Agustín Codazzi, al servicio de la legión de Aury, que apoyaba al ejército libertador, tuvo que cruzar el Darién chocoano. Codazzi aprovechó la ocasión para dar una mirada al tema del canal

y recomendar el río Atrato como una de las rutas viables. Estas recomendaciones no eran desconocidas por Simón Bolívar, quien consideró la construcción de uno o varios canales para establecer la capital del mundo en el istmo de Panamá, y también impulsó la apertura de un canal en el Chocó, tarea que encomendó en 1822 al coronel José María Cancino, aunque no tuvo mayores progresos.

Entre 1850 y 1851, el ingeniero sueco Carlos (Karl) Segismundo de Greiff, al servicio del Gobierno de la Nueva Granada, presentó varias disertaciones en favor de las propuestas del capitán Fitzroy y de Humboldt, respecto a establecer una ruta interoceánica en la bahía de Cupica. Algunos viajeros franceses también exploraron el Chocó, como Lucien de Puydt —enviado por el Gobierno francés a buscar la ruta interoceánica del Atrato a través del Chocó— publicó en enero de 1868 el artículo *Explorations in the Isthmus of Darien*²⁴. Además, como resultado de sus exploraciones de la región, escribió el compendio *Vocabulary and phrases of the Cuna language*, entre 1861 y 1865, cuya disertación se publicó en 1869²⁵.



Las expediciones estadounidenses por el Chocó

La supremacía estadounidense en la región del istmo se consolidó en 1846 con la firma del Tratado Mallarino-Bidlack, por el cual la Nueva Granada le concedía a los Estados Unidos derechos especiales en el territorio del Darién. No obstante, el periodista y diplomático estadounidense Ephraim George Squier (1821 - 1888), aficionado a la arqueología, quien fue delegado en 1849 por el Gobierno de su país para los asuntos de Centroamérica, convenció a los británicos de firmar el Tratado Clayton-Bulwer

en abril de 1850, por el cual se acordaba que ninguna de las dos naciones colonizaría territorio centroamericano u obtendría un predominio exclusivo sobre el canal interoceánico. Este acuerdo, que mejoró las relaciones entre las dos potencias, finalizó en 1901, en el contexto de la construcción del actual canal de Panamá.

El ingeniero civil y arquitecto estadounidense John Cresson Trautwine (1810 – 1883), nacido

²³ HUMBOLDT, Alexander von. *Atlas géographique et physique des régions équinoxiales du nouveau continent [...] de Alexander von Humboldt y Aimé Bonpland*, Paris, F. Schoell, entre 1814 y 1834. [Publicado por entregas].

²⁴ Proceedings of the Royal Geographical Society of London, 12(2), pp. 63-72.

²⁵ Incluye el mapa: Part of the Isthmus of Darien. Compilado by R. Fitz-Roy. Engraved by J. & C. Walker. publicado en The Journal of the Royal Geographical Society, by John Murray. London, 1853. en el *Journal of the Royal Geographical Society of London*, vol. 38, pp. 69-110.

en Filadelfia, exploró el Chocó en 1852, realizó un riguroso estudio y levantó varios mapas del territorio, que publicó por entregas en el *Journal of the Franklin Institute*, en 1854, y también en formato de libro con el título *Rough notes of an exploration for an inter-oceanic canal by way of the rivers Atrato and San Juan (Borrador de notas de la exploración para un canal interoceánico por la ruta de los ríos Atrato y San Juan)*.

El libro mencionado incluye los siguientes mapas: *Map of an exploration for an inter-oceanic canal by way of the Rivers Atrato and San Juan in New Granada*; *Sketch of the bocas or mouths of the River Atrato*; *Map of portions of the rivers Atrato and Napipí*; *Rude sketch of the bay of Chirambira*; además, los siguientes croquis: *Entrance to Caño Coquito*, *Harbour of Turbo or Pisisi*, *Vigia Curbarador*, y *Overflow of the levees*. Durante su viaje por el Chocó, Trautwine utilizó un mapa del río Atrato, del coronel Joaquín Acosta, como referencia para orientar sus exploraciones y sus trabajos cartográficos. En sus notas, Trautwine comparó varias veces sus mapas hidrográficos con el de Acosta, afirmando que el coronel había sido muy preciso en su trazado del río Atrato; aunque el río Baudó era un afluente más grande y significativo de cómo se representaba en el mapa del coronel Acosta; y el trazo del río San Juan hecho por Acosta era inexacto (Trautwine, 1854, pp. 78, 43 y 86).²⁶

El ingeniero Trautwine tenía una larga experiencia en la construcción de ferrocarriles en Estados Unidos de América. En Colombia, trabajó con George Totten en el proyecto de reapertura del canal del Dique, en la década de 1840, y en los estudios para la construcción del canal de Panamá en 1850. En 1851, publicó en Filadelfia un tratado de ingeniería titulado *A new method of calculating the cubic contents of excavations and embankments,*

by the aid of diagrams (Un nuevo método para calcular los contenidos cúbicos de las excavaciones y terraplenes). Era un ingeniero consagrado que conocía bien las dificultades del terreno y estaba adaptado al clima tropical, lo cual le da mayor aceptación a sus informes.

La expedición de John Trautwine, posterior a la de Cullen, fue financiada por el banquero y empresario estadounidense Frederick Medard Kelley (1822–1905), quien, intrigado por la lectura de los textos de Humboldt, decidió investigar sobre la viabilidad de una ruta transísmica por el Chocó, y patrocinó alrededor de una decena de exploraciones por el istmo de Panamá y por el Darién colombiano con el fin de encontrar la ruta ideal para construir el canal interoceánico.

Kelley publicó varios textos y documentos cartográficos, entre ellos un trabajo referente al Chocó, titulado *On the Junction of the Atlantic and Pacific Oceans, and the Practicability of a Ship Canal, without Locks, Via the Atrato Valley (1859)*; y el *Map of the Isthmus of Darien and valley of the Atrato showing the line of the Inter-oceanic river aqueduct Province of Choco New Granada*, realizado por William Kennish (1799-1862), un ingeniero topógrafo militar estadounidense, quien también con el patrocinio de Kelley, estudió la posibilidad de un canal por los ríos Atrato y Truandó en el Chocó, y publicó varios mapas relativos al tema en su libro impreso en 1855.²⁷

El informe de Trautwine concluyó que no era recomendable construir un canal interoceánico en el Chocó; no obstante, el banquero Kelley siguió insistiendo y financió el viaje de exploración de Mark Porter y James Lane por el Atrato en 1853, quienes siguieron la ruta de Trautwine y confirmaron las mediciones de este ingeniero y que un canal por esa ruta era impracticable.²⁸



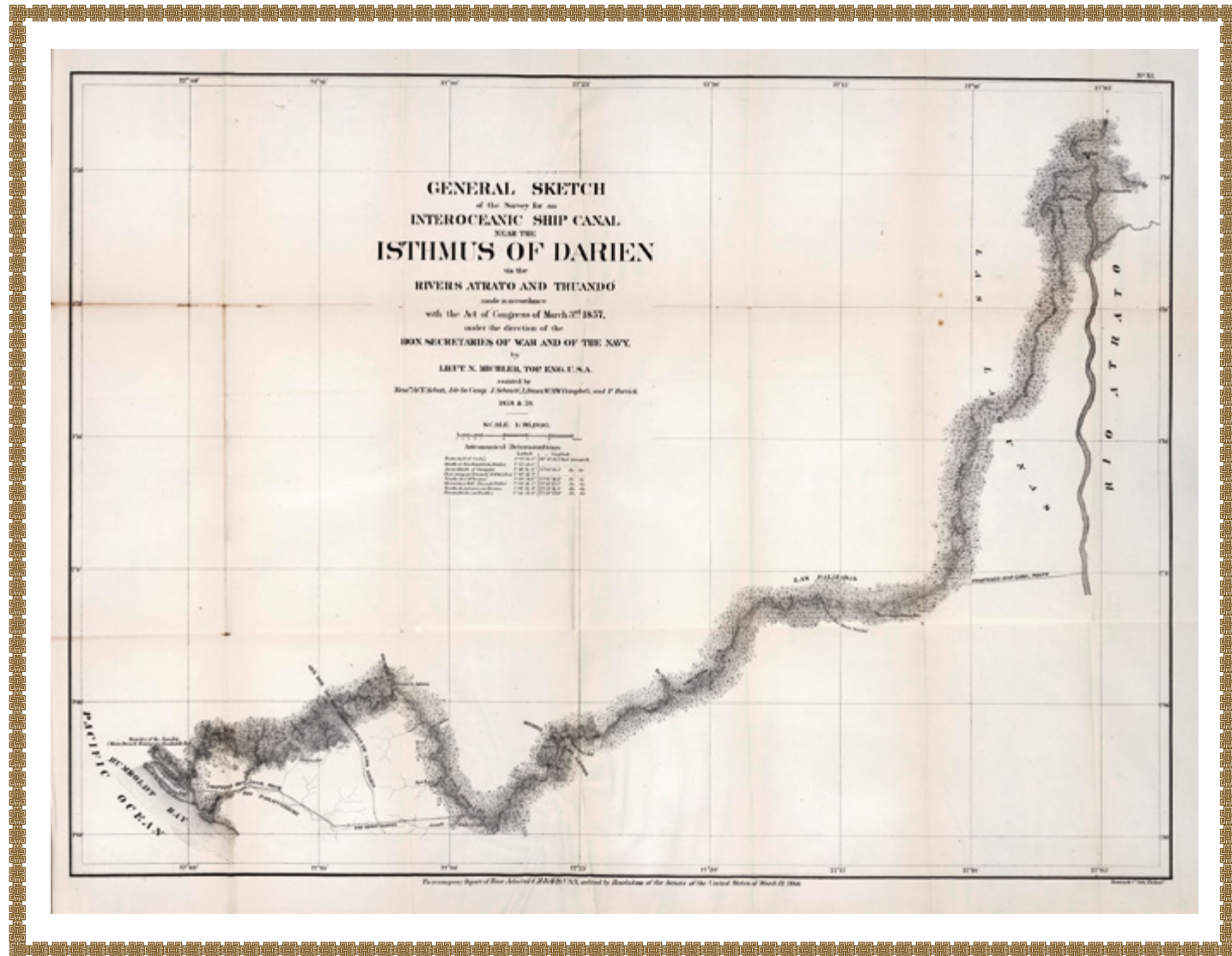
Mapa 099. Map of an exploration for an inter-oceanic canal by way of the Rivers Atrato and San Juan in New Granada.²⁹

²⁶ Al parecer, Joaquín Acosta imprimió ese mapa del río Atrato, en París en 1847, cuando publicó el *Mapa de la República de la Nueva Granada dedicado al barón de Humboldt*.

²⁷ KELLEY, F. M. "Explorations through the Valley of the Atrato to the Pacific in search of a route for a ship canal". *The Journal of the Royal Geographical Society*, vol. 26, London, Norton Shaw, 1856, pp. 174 - 182.

²⁸ LANE, James C. Report of the survey of the rivers Atrato, Pato, and Baudo, made by James C. Lane, showing the practicability of constructing a ship canal connecting the Atlantic and Pacific Oceans : also, the act to incorporate the Atlantic and Pacific Canal Company, passed by the Legislature of the State of New York. New York: R. Craighead, Printer, 1854.

²⁹ Trautwine, John C. "Map of an exploration for an inter-oceanic canal by way of the Rivers Atrato and San Juan in New Granada." 1852. Philadelphia, Barnard & Jones. Colección Banco de la República.



Mapa 100. General sketch of the survey for an interoceanic ship canal near the Isthmus of Darien via the Rivers Atrato and Truando.³⁰

³⁰ MICHLER, Nathaniel Hart (1827-1881). Bosquejo general de las mediciones para un canal naviero internacional cerca al istmo del Darién por la vía de los ríos Atrato y Truandó, hecho de acuerdo con el Acta del Congreso del 3 de marzo de 1857, bajo la dirección del honorable Secretario de Guerra y Marina, lugarteniente N. Michler, topógrafo e ingeniero de Estados Unidos de América. Plancha número XI. Nota: "To accompany Report of Rear Admiral C. H. Davis, U.S.N., ordered by resolution of the Senate of the United States of March 19th." 1866.



Mapa 101. Map of South America, showing its political divisions.³¹

³¹ Mitchell, Samuel Augustus. Map of South America, showing its political divisions. Philadelphia, S. Augustus Mitchell, Jr., 1860. Cartela: Map showing the proposed Atrato interoceanic canal routes for connecting the Atlantic and Pacific oceans. Colección Banco de la República.



Mapa 102. "Estada del Antáquia."
(Estado de Antioquia).³²



³² SELFRIDGE, Oliver Thos, Reports of explorations and surveys to ascertain the practicability of a Ship-Canal between the Atlantic and Pacific Oceans by the way of Isthmus of Darien. Washington, Government Printing Office, 1874.

La importancia que tomó la exploración del Chocó para los estadounidenses, se refleja en el canal ideal por el río Atrato que apareció en 1860 en el *Atlas de Mitchell Mitchell's new general atlas. Containing maps of the various countries of the world, plans of cities, etc. Embraced in forty-seven quarto maps, forming a series of seventy-six maps and plans, together with valuable statistical tables.* Philadelphia, S. Augustus Mitchell, Jr., 1860.

Omitiendo el concepto de Trautwine, los exploradores estadounidenses estuvieron convencidos hasta la década de 1870, de encontrar la posible ruta del Chocó propuesta tanto por Humboldt, como por el famoso capitán de la marina británica Robert Fitz-Roy, quien comandó el HSM Beagle, barco en el cual Darwin exploró el mundo. En consecuencia, el marino estadounidense Oliver Thos Selfridge (1804 – 1904) fue delegado por su gobierno para explorar el Darién.

El mapa del Estado de Antioquia, muestra la antigua provincia del Chocó, en especial el curso del río Atrato; corresponde a la plancha cartográfica número XIV, de las diecisiete que el

ingeniero estadounidense Oliver Selfridge publicó en su Reporte de las exploraciones y mediciones para establecer un canal interoceánico en el istmo del Darién, a través del río Atrato. Según la cartela, este mapa fue realizado con base en trabajos anteriores de Agustín Codazzi.

El reporte de Selfridge contiene diecisiete mapas con los siguientes títulos (once de los cuales son de la región del Chocó): 1. Isthmus of Darien; 2. Napipi and Bojaya Rivers and their tributaries; 3. Napipi and Atrato Rivers (sheet 1); 4. Atrato River (sheet 2); 5. Atrato and Peranchita Rivers, from Columbia Bay to the Divide (sheet 3); 6. Columbia Bay, (Gulf of Darien); 7. Profile of ship-canal, via the Napipi and Doguado Valleys; 8. Profile of the Napipi route (1871); 9. Tuyra and Cue Rivers; 10. Darien Harbor and Tuyra River; 11. Isthmus of Darien, between Caledonia Bay and Gulf of San Miguel; 12. Isthmus of San Blas; 13. Mandinga Harbor (Gulf of San Blas); 14. Estada de Antaoquia / Valley of the Atrato (copy of an old Spanish map),]; 15. Atrato River, from Vejia to Quibdo; 16. Routes of steamers between Cupica Bay and the Asiatic continent; Chiri Chiri Bay; 17. Chart of Chiri Chiri bay.³³



El cartógrafo alemán Heinrich Kiepert y la divulgación de los mapas de Codazzi sobre Panamá y Chocó

La cuarta expedición de la Comisión Corográfica, dirigida por Agustín Codazzi llegó al Chocó en 1853, y allí exploró los ríos Atrato, Napipí, Truando y Juradó, con miras a establecer un canal interoceánico. Sus observaciones coincidieron con los resultados de Trautwine, cuya expedición se había realizado un año atrás. El explorador italiano decidió reevaluar y cambiar su anterior opinión de juventud, para desaconsejar la construcción de un canal en la bahía Cupica, debido a la cadena montañosa que se interponía.

Codazzi levantó numerosos mapas de las provincias recorridas por la Comisión Corográfica; se calcula que elaboró cerca de 130 mapas, varios de los cuales están desaparecidos. Para Codazzi no fue fácil publicar sus trabajos cartográficos: el escaso desarrollo de las técnicas e imprentas nacionales, así como el uso de grandes formatos para trazar sus manuscritos originales, dificultaron la tarea de impresión. La publicación de un mapa de Panamá y Chocó en 1857 fue un logro excepcional, debido a la mediación de Humboldt, a quien Pastor Ospina,

secretario de relaciones exteriores, le envió en abril de 1855 los trabajos cartográficos levantados por Codazzi sobre esa región.

Humboldt optó por entregar los mapas y bosquejos de Codazzi, que le enviaban desde la Nueva Granada, al destacado cartógrafo alemán Heinrich Kiepert (1818 – 1899). El mapa de Panamá y Chocó fue impreso en 1857 por Kiepert en Berlín, en el taller de Dietrich Reimer, en una escala reducida dos veces y medio del manuscrito original de Codazzi, una versión en francés reeditada con el título *Carte de l'Isthme de Panama et de Darien et de la Province du Choco, reduite d'après le dessin original de Mr. Agustin Codazzi*; y la versión en alemán titulada *Karte des Isthmus von Panama und Darien, reducirt nach der Original-Karte A. Codazzi's, Obrist im Ingenieur-Corps der Republik Neu-Granada*. Kiepert también publicó en 1857, el mapa *Die Republik Neu-Granada nach der neuen Eintheilung in acht Staaten vom Juni 1857 [La república de la Nueva Granada, según la nueva división administrativa, de junio de 1857, en ocho estados]*.

Los trabajos de Codazzi inspiraron el mapa de Centroamérica realizado por Heinrich Kiepert en 1858. En la cartela de ese mapa, Kiepert menciona los autores de los diversos estudios y materiales que le sirvieron para levantar este mapa, incluyendo los antiguos documentos españoles corregidos por las observaciones de Agustín Codazzi, que fueron publicados en Berlín en 1857. Este interesante mapa es una compilación detallada de las propuestas de comunicación interoceánica en cinco regiones de Centroamérica: el ferrocarril de Honduras; el ferrocarril de Tehuantepec; el río San Juan en Nicaragua; el istmo y el ferrocarril de Panamá, realizado en 1849 por Hughes; y el trayecto de un canal interoceánico por el río Atrato, propuesto

en 1854 por W. Kennish, ingeniero de Nueva York. Incluye la descripción de la hidrografía y el relieve montañoso de la región; así como, un glosario de términos en español.

El interés de Heinrich Kiepert en la cartografía de la región del Darién y en la obra de Codazzi lo motivó a visitar Colombia, según cuenta en una de sus cartas, en la que menciona además un curioso mapa realizado por Codazzi sobre los proyectos interoceánicos: “En mi segunda visita a Bogotá, en 1866, descubrí, entre los numerosos mapas y documentos del observatorio, un gran mapa manuscrito del istmo de Panamá, dibujado por el coronel Codazzi [...]. Uno de mis compatriotas, que vive en Colombia, me regaló un mapa enteramente debido a la mano del coronel Codazzi, firmado por él y fechado el 31 de marzo de 1854. Este mapa se refiere especialmente a las exploraciones del capitán Prevost y de los señores Strain, Gisborne y Saint John”. (Gómez, 2016).³⁴

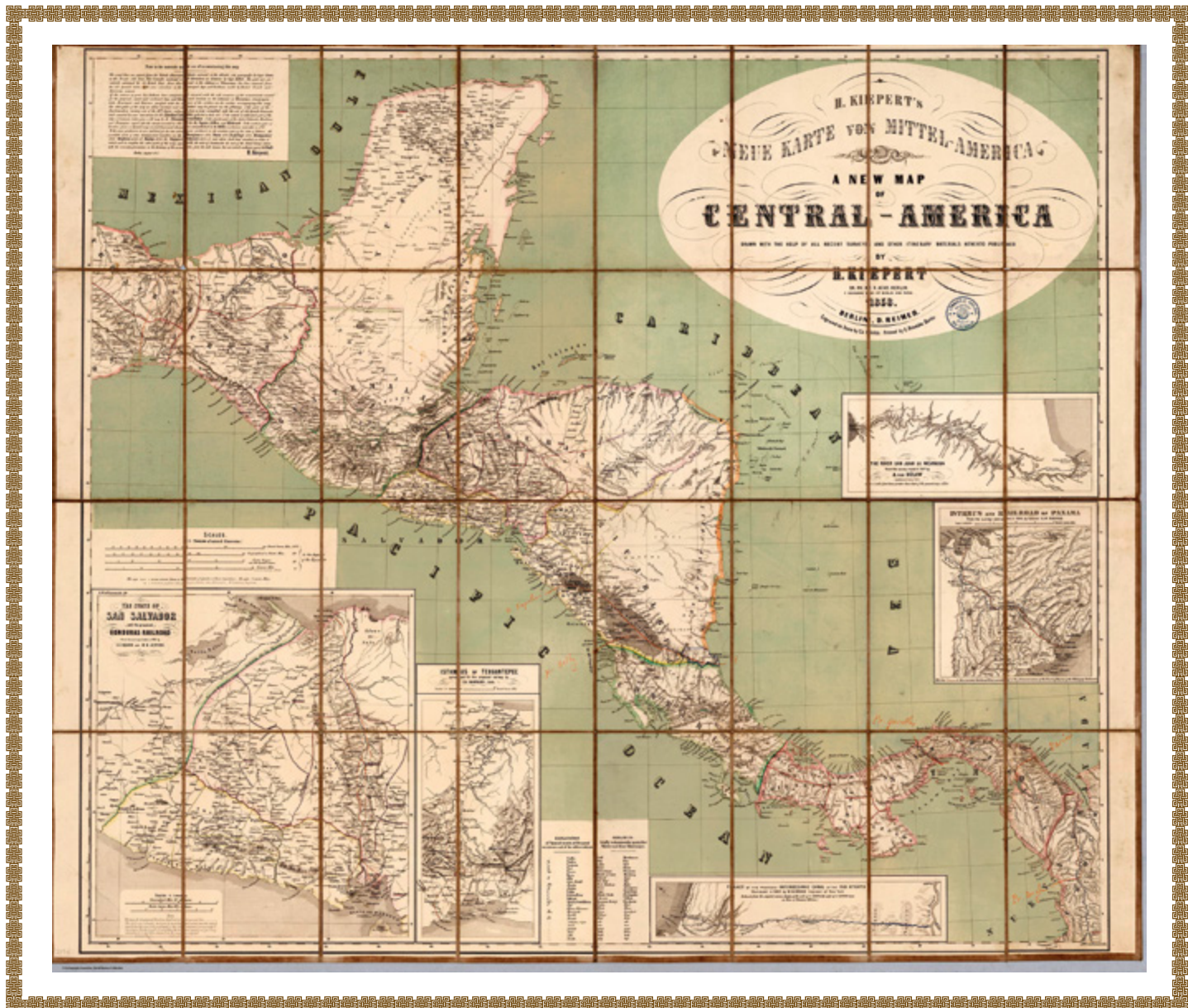
Para finalizar este capítulo, cabe resaltar que la idea de comunicar el océano Atlántico con el océano Pacífico constituyó uno de los objetivos más cosmopolitas y representativos que a través de la historia se han dado en la región, objetivo donde convergieron numerosos proyectos, sueños y desvaríos personales o gubernamentales, provenientes de diferentes partes del mundo. El canal de Panamá es sin duda una de las obras de ingeniería más admirables que se labraron en el siglo XIX, producto de múltiples esfuerzos humanos y económicos, peligrosas exploraciones de territorios selváticos e insalubres, arduos debates académicos, políticos e internacionales, y estudios científicos y geográficos, de los cuales, además quedó un valioso legado cartográfico, tanto de Panamá como de Chocó, parte del cual hemos podido apreciar.



³³ The Appendix consists of a "Summary of work performed by the Darien expeditions of 1870-1871, and 1873".



³⁴ H. Kiepert's Neue Karte von Mittel-America. A new map of Central America drawn with the help of all recent surveys and other itinerary materials hitherto published by H. Kiepert [...] Engraved on stone by Ed. Koltz, printed by C. Monecke.



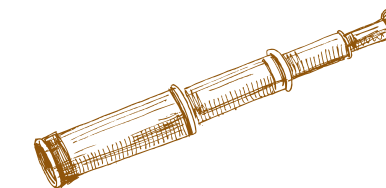
Mapa 103. Neue Karte von Mittel-America: a new map of Central America.³⁴



³⁴ Kiepert, Heinrich. Neue Karte von Mittel-America: a new map of Central America drawn with the help of all recent surveys and other itinerary materials hitherto published. Berlín, D. Reimer, 1858. Colección David Rumsey. Cartelas: "The State of San Salvador and the proposed Honduras Railroad from the surveys made in 1853 by E.G. Squier and W. N. Jeffers", "Isthmus of Tehuantepec as surveyed for the proposed railroad, by Col. Barnard, 1851", "The River San Juan de Nicaragua from the survey made in 1847 by von Bulow", "Isthmus and Railroad of Panama from survey executed in 1849 by colonel G.W. Hughes", "Tract of the proposed Interoceanic Canal of the Rio Atrato surveyed in 1854 by W. Kennish, engineer of New York".



ibliografías



Capítulo introductorio. Autora Nara Fuentes Crispín

ACERO RANGEL, Juan Alexis y SERRANO DURÁN, *Por los mares y ríos de Colombia, una reflexión histórica*, Dirección General Marítima DIMAR, Editorial Villegas, Bogotá, 2014.

ALFARO, Olmedo, *Galápagos estratégico y comercial*, Lito Offset e Imprenta LaReforma, Editorial Jouvin, Guayaquil- Ecuador, 1936.

BONILLA, Heraclio, et.al., *La cuestión colonial*, Universidad Nacional de Colombia, Primera edición, Bogotá, 2011.

BLANCO, Barros, José A., *El general Francisco Javier Vergara y Velasco y sus obras*, Academia Colombiana de Historia, Colección Germán Arciniegas, Bogotá, 2006.

BASSET, Thomas J., American Geographical Society Cartography and Empire Building in Nineteenth-Century West Africa, *Geographical Review*, Vol. 84, No. 3, Jul., 1994.

BETHEL, Leslie, Editor, *América Independiente 1820-1870*. En Colección Historia de América Latina. Editorial Crítica, Barcelona, 2000.

BRUNN, Geoffrey, *La Europa del Siglo XIX 1815-1914*, Breviarios del fondo de Cultura Económica, Oxford University, 1959, México, 1998.

CALL, Wendy, *No Word for Welcome, the Mexican Villaje Faces the Global Economy*, Ed. Universidad de Nebraska, Ciudad Lincoln, Nebraska, Junio 2011.

CAPEL, Horacio, Sánchez Joan Eugeni, Moncada, Omar, 'El deleitoso estudio de las matemáticas' en *De Palas a Minerva, la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*, Editorial Serbal, CSIC, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1988.

CHAPARRO Rodríguez, Juan Carlos, *Las relaciones político - militares en el siglo XIX*, Academia Colombiana de la Historia, Bogotá, 2011.

DEL CASTILLO, Lina, "La Gran Colombia de la Gran Bretaña: la importancia del lugar en la producción de imágenes nacionales 1819-1830". En *Araucaria Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades* Año 12, No 24. Segundo semestre de 2010.

DELGADO Rozo, Juan David, *Geografía histórica e Independencia: algunas rutas de análisis*. En Lucía Duque Muñoz, Et. Al, Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Humanas - Departamento de Geografía - Departamento de Historia, Bogotá, 2013.

DÍAZ, Sebastián, Santiago Muñoz y Mauricio Nieto, *Ensamblando la Nación, cartografía y política en la historia de Colombia*, Universidad de los Andes, Banco de la República, Bogotá, 2010.

DUARTE French, Jaime, *Los Tres Luises del Caribe, corsarios o libertadores*, El Áncora editores, Bogotá, 1988.

DUQUE, Muñoz, Lucía, *Territorio nacional, cartografía y poder en la Nueva Granada (Colombia) a mediados del siglo XIX* - <https://alhim.revues.org/2907#tocto1n1>
Delgado Rozo, Juan David, Jiménez, Luis Carlos, et al., *Impactos Territoriales*, Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Humanas, Departamento de Geografía - Departamento de Historia, Bogotá, 2013

EASTMAN, Juan Carlos, *Colombia y El Archipiélago de San Andrés y Providencia, 1910 - 1920* Ed. Un Encuentro Detrás de los Estados Unidos, Boletín de Historia, Volumen, números 15 y 16 ene-jun- 1991

FUENTES, Nara, *Periplos Ilustrados Piratas y Ladrones en el Caribe colonial*, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, junio de 2013.

HOBBSAWN, Eric, *La Era del Capital 1848-1875*, Editorial Guadarrama/Punto Omega, Barcelona, 1981.

HUGH, Robert Mill. *The record of the royal geographical society, 1830-1930*. Ed. Royal Geographical Society; Londres, 1930.

KONIG, Joachim Konig, *En el camino hacia la nación*, Banco de la República, Bogotá, 1994.

MACHLER TOBAR, Ernesto, *Un nombre expoliado, Elissè Reclus y su visión de América*, Traducción de Nicolás Suescún, Colección Memoria Viva Universidad del Rosario, Banco de la República, Bogotá, 2014.

MORAES, Antonio Carlos, *Génesis de la Geografía Moderna*, Ed. Universidad de Sao Paulo, Sao Paulo, 1983.

MÚNERA Alfonso. *El fracaso de la nación Región, clase y raza en el Caribe Colombiano (1717-1821)*. Ed. Planeta, Bogotá, 2008.

NICHOLS, Theodore E. *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Biblioteca del Banco Popular, Bogotá. 1973. OLIVIER, Fabio, Bernard, *Ciudad y Territorio, el proceso de poblamiento en Colombia*, Academia de Historia de Bogotá, Instituto Francés de Estudios Andinos-Tercer Mundo Editores.

PEREZ MALLAINA, Pablo E. TORRES Ramírez, Bibiano, *La Armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla–España, 1987.

ROMAN Bazurto, Enrique, *El Caribe Mar de la Libertad, Origen, estructura y operaciones de la Marina Patriota en la Independencia. 1810-1830*, Primera Impresión: Sáenz Impresores del Caribe, Barranquilla, 1996.

SAFFORD, Frank, *The ideal of the practical: Colombia’s struggle to form a technical elite*, ed. Austin, London, University of Texas Press, 1976.

SANCHEZ Cabra, Efraín, *Gobierno y geografía Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada*, Ed banco de la república, El Ancora editores, Bogotá, 1998.

URIBE Vargas, Diego, *Temas de Diplomacia y de Historia*, Biblioteca Banco Popular, Bogotá, 1980.

SILVA, Renán, *Los ilustrados de nueva granada 1760 – 1808 – Genealogía de una comunidad de interpretación*, Editorial Universidad EAFIT, Banco de la República, Medellín, 2002.

SOURDIS, Nájera. “Las Escuelas Náuticas”, Academia Colombiana de la Historia, Cartagena de Indias, 24 de junio de 2010.

SCHULTEN, Susan, *Mapping the Nation; History and Cartography in nineteenth century America Chicago*: University of Chicago Press, 2012.

TORRES Santo Domingo, Marta, “Los viajes del Capitán Cook en el siglo XVIII, una revisión bibliográfica,” Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, Vol. VIII, nº 441, 20 de abril de 2003.

Capítulo Introductorio fuentes primarias:

Discurso del Mariscal de Campo de los Reales Ejércitos Don Antonio Narváez y La Torre sobre la utilidad de permitir el comercio libre de neutrales en este Reino; a petición del Real Consulado de esta ciudad por representación que hizo al Exmo. Amar y Borbón, documento transcrito en Boletín Cultural y Bibliográfico, Banco de la República, vol V No.9 Bogotá, 1962.

RENSELAER van Rensselaer : traducción Humberto Barrera Orrego. Medellín : Fondo Editorial Universidad EAFIT, Banco de la República, 2010

The Malaspina Expedition 1789- 1794: journal of the Voyage by Alejandro Malaspina Hakluyt Society Series, Londres, 2002- 2004.

GOSSELMAN, Carlos Augusto, *informes sobre los estados sudamericanos en los años de 1837 Y 1838*, Colección Tierra Incógnita, Ediciones Abya Ayala, Ecuador, 1995.

HUMBOLDT. Alejandro, Viaje por mar de Guayaquil a Acapulco 17 de febrero- 22 de marzo de 1803; *Diarios de viaje en la Audiencia de Quito* Ed. Occidental exploration and production company, Quito, 2005.

Instrucciones del Gabinete de Madrid para el General Don Pablo Morillo, General en Jefe de la Expedición de Costa Firme y para el Jefe de la Marina. Original en el Archivo de la Real Academia de Historia de Madrid. En CORRALES, Manuel Ezequiel, *Documentos para la Historia de la Provincia de Cartagena de Indias, Estado Soberano de Bolívar en la Unión Colombiana*, Tomo II, Bogotá, Imprenta de Medardo Rivas, 1883.

GOSSELMAN, Carlos Augusto, *informes sobre los estados sudamericanos en los años de 1837 Y 1838*, Colección Tierra Incógnita, Ediciones Abya Ayala, Ecuador, 1995.

MAHAN. Alfred Tayer, The Interest of América in Sea Power, Edición de la Universidad Nacional de Colombia, UNIBIBLOS. Bogotá, 2000. Traducido al español por Amparo Amézquita a partir de la séptima edición hecha por Sampson Low, Marston & Company, a la edición original de Houghton, Mifflin & Company, Londres, 1890.

SAFFRAY, Carlos, *Viaje a la Nueva Granada de Santa Marta a Turbaco 1860*, Editorial Ministerio de Educación, Bogotá, 1948.

TERRY, Adrian, *Travels in the Equatorial Regions of South America in 1832, de Adrian Terry en su traducción de José Juncosa El viaje de Adrián Terry al Ecuador*, Ed. Abya Ayala, Guayaquil, 2001.

WYSE, Luis Lucien Napoléon Bonaparte. *Le canal de Panama: l’Isthme américain, explorations, comparaison des tracés étudiés, négociations et état des travaux*, Ed. Hachette, Paris, 1886

ZEA, *Francisco Antonio, Colombia siendo una relación geográfica, topográfica, agrícola, comercial y política adaptada para todo lector general y dirigida al comerciante y colono en particular*.

Capítulo uno. Autora Adelaida Sourdis Nájera

CACUA PRADA, Antonio, *El corsario Luis Aury: Intimidades de la independencia*, Academia Colombiana de historia, Bogotá, 2001 -

CAVELIER, Germán, Política Internacional de Colombia 1820–1860, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 1997

Consejo Regional de Planificación de la Costa Atlántica, *Mapa Cultural del Caribe Colombiano: La unidad en la diversidad*, Santa Marta, 1993.

GONZÁLEZ, Fernán, “La guerra de los Supremos (1839 – 1841)”, en Boletín de historia y Antigüedades, Vol. XCVII, No. 848, 2010.

OTERO DÁCOSTA, Enrique, *Vida del Almirante José Prudencia Padilla*. Ed. Armada Nacional y Academia Colombiana de Historia. Segunda edición, Bogotá, 1973.

POMBO, Manuel Antonio y GUERRA, José Joaquín, *Constituciones de Colombia recopiladas y precedidas de una breve reseña histórica*. Biblioteca popular de cultura colombiana, Ministerio de Educación Nacional. Bogotá, 1951.

RESTREPO José Manuel, *Historia de la Revolución de Colombia*, Editorial Bedout, Medellín, 1969.

ROMÁN BAZURTO, Enrique, *Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano*. Armada Nacional 2005.

SOURDIS, Adelaida, *Diez de octubre de 1821: Liberación del Caribe Colombiano*. “El Heraldo”, Dominical. Revistas 1446 y 1447, 11 y 18 de octubre de 2010; y en Boletín de Historia y Antigüedades, Vol. XCVI, No. 846, Julio, Agosto, Septiembre de 2009.

SOURDIS NÁJERA, Adelaida, “Los últimos días del gobierno español en Colombia”, Boletín de la Academia de Historia de Bogotá. Vol. IV, No. 47. Febrero – Marzo de 2010.

SOURDIS NÁJERA, Adelaida, “Ruptura del Estado colonial y tránsito hacia la república 1800-1850”, en: MEISEL ROCA, Adolfo (editor) Historia Económica y Social del Caribe Colombiano. Ediciones Uninorte – Ecoe Ediciones. Bogotá, 1994.

URUETA, José P., *El gran Almirante Padilla: documentos para la vida de este prócer*. Tipografía de Antonio Araujo, Cartagena, 1889.

Fuentes primarias capítulo uno:

Archivo General de Indias, Audiencia de Guatemala, 844.

CODIFICACIÓN NACIONAL, tomo 19, pp. 293-294.

CODIFICACIÓN NACIONAL, tomo 19, pp. 416-427.

Capítulo dos. Autor Adolfo Meisel Roca

HART, F “An American Railway in Colombia”, *Technology Quarterly*, Vol. XII, No. 2., 1899.

MEISEL Roca , Adolfo y Aguilera, M., “Cartagena de Indias en 1777: Un análisis demográfico”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Biblioteca Luis Ángel Arango, Vol. XXXIV, No. 45., 1997.

MEISEL Roca , Adolfo, “Cartagena, 1900-1950: A remolque de la economía nacional”, en Haroldo Calvo, H y Meisel, A (eds.) *Cartagena de Indias en el siglo XX*, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe-Banco de la Republica, Cartagena, 2000.

SAMUDIO, A., “La vida urbana de Cartagena en el siglo XIX”, en Haroldo Calvo, H y Meisel, A (eds.) *Cartagena de Indias en el siglo XX*, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe-Banco de la Republica, Cartagena, 2002.

SICARD, P. *Páginas para la historia militar de Colombia, Guerra civil de 1885*, Imprenta E.M.G., Bogotá, 1925.

Capítulo tres. Autor José Vicente Mogollón Vélez

HERRERA, Juan Manuel, *Cartagena de Indias*, Editorial del Banco Popular, Bogotá, 1997.

MEISEL Roca, Adolfo, *Cartagena de Indias en el siglo XX*, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe-Banco de la Republica, Cartagena, 2000.

ALVARADO ORTEGA, Manuel, *Barranquilla, ciudad con río y mar*, Ediciones Uninorte, Barranquilla, 2009. http://www.barranquillacomovamos.co/copy/images/stories/pdf/ciudad/Barranquilla.pdf.

ALVARADO ORTEGA, Manuel, *Canal del Dique, Plan de Restauración*, Uninorte, Bogotá, 2001.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION, Colombia, Sección mapas y planos.

ATLAS DE MAPAS ANTIGUOS DE COLOMBIA SIGLOS XVI A XIX, Litografía Arco, Bogotá, 1997.

ATLAS DE CARTOGRAFIA HISTORICA DE COLOMBIA, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1985.

BLACK, Jeremy, *Maps and History, Constructing Images of the Past*, Yale University Press, New Haven and London, 1997.

BRYANT, Arthur, *Liquid History*, To Commemorate Fifty Years of the Port of London Authority, Privately Printed, London, 1960.

BORDA PALMA, Jorge, “Bocas de Ceniza y Puerto Colombia”, Diario El Tiempo, Julio 7 de 1983, P. 5A, https://news.google.com/newspapers?nid=1706&dat=19830705&id=T5wcAAAIBAJ&sjid=wGcEAAAIBAJ&pg=6005,1726667&hl=es.

DE POMBO, José Ignacio, *Manifiesto del Canal de Cartagena de Indias, de su situación, ventajas, estado, obras necesarias, 1797*, en Ybot León, Antonio, La Arteria Histórica de la Nueva Granada, Bogotá, 1952.

DIAZ GONZÁLEZ, Guillermo, *Influencia del oleaje y deriva litoral en la región costera de Cartagena de Indias* (sector La Boquilla – El Laguito), CIOH. También se puede consultar en http://www.cioh.org.co/meteorologia/pdfTesis/Tesis4.pdf.

GARFIELD, Simon, *On The Map, A Mind-Expanding Exploracion Of The Way The Worlds Looks*, Ed. Gotham Books, New York, 2013.

HEEZEN, Bruce C., “Corrientes de Turbidez del río Magdalena, Colombia”, Sociedad Geográfica de Colombia, Academia de Ciencias Geográficas, Artículo del Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia, número 51 y 52, Volumen XIV, tercero y cuarto trimestre de 1956. www.sogeocol.edu.co. INSTITUTO DE HIDROLOGÍA, METEOROLOGÍA Y ESTUDIOS AMBIENTALES, IDEAM, Universidad Nacional de Colombia, “Morfodinámica, población y amenazas naturales en el litoral caribe colombiano (Valle del Sinú – Morrosquillo – Canal del Dique)”. Consultar en: http://documentacion.ideam.gov.co/openbiblio/bvirtual/011490/caribe.pdf.

JOAQUIN FRANCISCO FIDALGO, Derrotero y Cartografía de la expedición Fidalgo por el Caribe neogranadino (1792-1810), edición a cargo de Camilo Domínguez Ossa, Hernando Salcedo Fidalgo y Luisa Martin-Meras Verdejo, El Áncora Editores, Bogotá, 2012.

MARCO DORTA, Enrique, *Cartagena de Indias, la ciudad y sus monumentos*, Sevilla, 1951.

MOGOLLÓN, José Vicente, *El Canal del Dique, Historia de un Desastre Ambiental*, El Áncora Editores, Bogotá, 2013.

MORENO-MADRIÑAN, Max Jacobo, “Dispersión sedimentos del río Magdalena al mar”, Rev. Science Direct, enero, 2015. Disponible online en: http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0303243415000094.

NICHOLS, Theodore, *Tres Puertos de Colombia*, Banco Popular, Bogotá, 1973.

ORSENNA, Erick, *Portrait du GulfStream: Eloge des courants*, Éditions de Seuil, 2005. Traducido del francés al inglés por Moishe Black, HAUS PUBLISHING, London, 2008.

POVEDA RAMOS, Gabriel, *Vapores Fluviales en Colombia*, Ficha técnica del “Fidelidad”, Ed. Tercer Mundo, Bogotá, 1998.

RESTREPO ÁNGEL, Juan D., Revista Eafitense, No. 102, 2011, p. 24.

RESTREPO, Juan D. et.al. *Fluvial fluxes into the Caribbean Sea and their impact on coastal ecosystems: The Magdalena River, Colombia*, December, 2005.

RIPOLL, María Teresa, “El Central Colombia. Inicios de Industrialización en el Caribe colombiano”, Boletín Cultural y Bibliográfico, Vol. 34, núm. 45, 1997.

SERVICIO HISTÓRICO MILITAR, SERVICIO GEOGRÁFICO DEL EJERCITO, Cartografía y relaciones históricas de ultramar, Tomo V, Colombia – Panamá – Venezuela, Carpeta Cartográfica, España.

SMOLLETT, Tobias, *The Adventures of Roderick Random*, George Rout Ledge and sons, Broadway, Ludgare Hill, Glasgow and New York, February 10th , 1857.

Páginas de internet consultadas:

- http://blogs.elespectador.com/cattagena/2014/12/15/lo-que-mangini-nos-dejo-o-imagenes-de-cartagena-antes-de-que-llegaran-los-cruceros/
- http://www.elheraldo.co/
- www.pac.com.co.
- www.diarioadn.com.
- www.eltiempo.com.
- http://www.geocaching.com/geocache/GC3V6BD_stokes-bay-browndown-cuspate-foreland
- www.youtube.com.

Capítulo cuatro. Autor Camilo Domínguez Ossa

ALBUQUERQUE, Luís de. *Curso de história da náutica*. Editorial Livraria Almedina, Coimbra, 1972.

BRAUDEL, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 Vol. Editorial Fondo de Cultura Económica, México, 1995.

CEREZO, Ricardo. *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*. Editado por el Museo Naval, Madrid, 1994.

CAPEL, Horacio. *Geografía y matemáticas en la España del siglo XVIII*. Editorial Oikos-Tau, Barcelona, 1982.

EXQUEMELIN, Alexander Oliver. *Piratas de América*. Editorial Dastin S. L., Madrid, 2002.

MAGUIDOVICH, I. P. *Historia del descubrimiento y exploración de Latinoamérica*. Editorial Progreso, Moscú, s.f.

NIETO, Mauricio. *Las máquinas del imperio y el reino de Dios*. Ediciones Uniandes, Bogotá, 2013.

PARRY, John H. *Europa y la expansión del mundo 1415-1715*. Editorial Fondo de Cultura Económica, México, 2003.

RODRIGUES, Jorge Nascimento; DEVEZAS, Tessaleno. *Portugal o pioneiro da globalização*. Editorial Centro Atlántico, Portugal, 2009.

SOMBART, Werner. *El burgués*. Alianza Editorial Madrid, 2005.

Capítulo cinco. Autor David Ramírez Palacios

BLANCO BARROS, José Agustín, *El general Francisco Javier Vergara y Velasco y sus obras*, Bogotá, Academia Colombiana de Historia, 2006.

RAMÍREZ PALACIOS, David Alejandro, *Élisée Reclus e a geografia da Colômbia: cartografia de uma interseção, Dissertação de Mestrado*, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponible en: http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-06102010-093308/pt-br.php.

RAMÍREZ PALACIOS, David Alejandro, *A Nueva Geografía de Colombia de Francisco Javier Vergara y Velasco (1901) [1902]*, Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015

RECLUS, Élisée, Colombia. *Traducida y anotada con autorización del autor por F. J. Vergara y Velasco*, Bogotá, Papelería de Samper Matiz, 1893. Disponible en: Biblioteca Digital Hispánica – Biblioteca Nacional de España: http://bdh.bne.es/bnesearch/detalle/bdh0000111908.

REYES, Rafael, *Conferencia leída el domingo 19 de abril de 1908 en el Salón de grados por R. Reyes, presidente titular de Colombia, en su carácter de comisionado del Gobierno para estudiar asuntos económicos y especialmente la industria del banano, durante el ejercicio del designado general D. Euclides de Angulo encargado del Poder Ejecutivo*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1908. Disponible en Digital Collections – Harvard College Library: http://nrs.harvard.edu/urn-3:FHCL:114666.

VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *El Archipiélago de San Andrés (las islas de San Andrés y Providencia)*, Bogotá, Imprenta de vapor de Zalamea hermanos, 1888a. Disponible en la Biblioteca Virtual de la Biblioteca Luis Ángel Arango: http://www.banrepultural.org/blaavirtual/geografia/el-archipelago-de-san-andres.

VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Introducción al estudio de la geografía de Colombia. (La mesa oriental — La depresión central — La mesa occidental — Las tierras bajas occidentales — La faja ístmica — La región atlántica — Las llanuras orientales*, Bogotá, 1890. Imprenta de vapor de Zalamea Hermanos. Disponible en Digitalen Sammlungen – Ibero-Amerikanisches Institut: http://digital.iai.spk-berlin.de/viewer/image/PPN733844251/1/LOG_0000/

VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Nueva Geografía de Colombia. Escrita por regiones naturales. Primera edición oficial ilustrada*, Bogotá, República de Colombia – Administración Marroquín — Imprenta de Vapor, (1901) [1902]. Disponible en Internet Archive: https://archive.org/details/nuevageografiad00velagoog.

VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Atlas completo de geografía colombiana*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906a. Disponible en la Biblioteca Digital de la Biblioteca Nacional de Colombia: http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf

VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, *Nueva carta geográfica de Colombia*, Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906b. Disponible en Gallica – BNF: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84441905.

Capítulo seis. Autora Catalina García Cháves

ARIAS VANEGAS, Julio, *Nación y diferencia en el siglo XIX colombiano. Orden nacional, racismo y taxonomías poblacionales*. Ediciones Uniandes, Ceso. Bogotá, 2005.

CUERVO , Antonio B. 1891. *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*. Bogotá: Imprenta de vapor. Consultada en: http://www.bdigital.unal.edu.co/5756/#sthash.t23s7mft.dpuf

DE LA PEDRAJA, René.. “La Guajira en el siglo XIX: Indígenas, contrabando y carbón” En: BELL, Gustavo. *El Caribe colombiano. Selección de documentos históricos*” Ediciones Uninorte, Barranquilla, 1988.

DE MOSQUERA, Tomas Cipriano. Compendio de *Geografía general política, física y especial de los Estados Unidos de Colombia*. HC Panzer, Londres,1866.

ECHAVARRIA, Juan José, et.al. *Relaciones económicas de Colombia con los países del Caribe insular*. Banco de la República, Bogotá, 1981.

GUHL, Ernesto. *Las fronteras políticas y los límites naturales*. Fondo FEN, Bogotá, 1991.

LAFFITE, Christiane. *La costa colombiana del Caribe (1810-1830)*. Banco de la República, Bogotá, 1995.

LAURENT, Muriel. *Contrabando en Colombia en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción*. Ediciones Uniandes, Ceso, Bogotá,2008.

LE MOYNE, Augusto, *Viajes y estancias en América del Sur, la Nueva Granada. Santiago de Cuba, Jamaica y el Istmo de Panamá*. Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, Bogotá,1945

NICHOLS, Theodore E. Tres puertos de Colombia. *Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*, Ed. Biblioteca del Banco Popular. Bogotá, 1973.

ORTIZ, Renato. *Otro Territorio*. Editado por el Convenio Andrés Bello, Bogotá, 1998.

SERJE, Margarita. *El revés de la Nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Ediciones Uniandes-Ceso. Bogotá, 2005

SIMONS, F. A. A., “An Exploration of the Goajira Peninsula, U. S. of Colombia” En: *Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography*, v. 7, n.12, Dec. 1885, pp. 781-796. Consultado en: https://reclus.files.wordpress.com/2008/09/simons-goajira.pdf

SIMONS, F. A. A., “On the Sierra Nevada of Santa Marta and Its watershed (State of Magdalena, U. S. of Colombia)”, *Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography*, v. 3, n° 12, Dec., 1881, pp. 705-723. Consultada en: https://reclus.files.wordpress.com/2008/09/simons-sierra-nevada.pdf

SOURDIS, Adelaida. “Ruptura del estado colonial y tránsito hacia la república. 1800-1850” En: MEISEL, Adolfo, et.al, *Historia económica y social del Caribe colombiano*. Ediciones Uninorte, Bogotá, 1994.

VÁZQUEZ CARRIZOSA, Alfredo. *Colombia y los problemas del mar*. Imprenta Nacional. Bogotá, 1971.

VIDAL, Antonino et.al. *Ciudades portuarias en la Cuenca del Gran Caribe. Visión Histórica*. Ediciones Uninorte, Barranquilla, 2010.

VIVAS PINEDA, Gerardo. “La Península regalada. El olvido marítimo en las negociaciones por la Guajira, 1830-1891”. En: *Revista Tiempo y Espacio No. 64*. Caracas: Universidad Pedagógica Experimental Libertador, Instituto Pedagógico y Centro de Investigaciones Históricas Mario Briceño Iragorry, Caracas, 2014.

Fuentes primarias capítulo cinco:

A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Aduanas*, Tomo 4, 1859.

A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Cartagena*, Tomo 18. 1843.

A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 2. 1833.

A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 4. 1834.

A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 5. 1835.

A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 6. 1835.

A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 7. 1836.

A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 9. 1839.

A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 10. 1839.

A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 11. 1839.

A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 12. 1842.

A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Riohacha*, Tomo 14. 1843.

A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 8. 1836.

A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 13. 1838.

A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 15. 1839.
 A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 18. 1842.
 A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 20. 1844.
 A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 22. 1845.
 A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 23. 1846.
 A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 27. 1849.
 A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 31. 1851.
 A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 32. 1851.
 A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 34. 1853.
 A.G.N. (Bogotá), S.R. *Fondo Gobernaciones Santa Marta*, Tomo 38. 1854.
 Biblioteca Nacional. Manuscritos. "Memoria del Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores al Congreso de 1869".
 Biblioteca Nacional de Colombia. Manuscritos. "Informe del Secretario de Gobierno (Pastor Ospina) al Congreso de la Nueva Granada en sus sesiones de 1855".
 Bogotá: Imprenta del Neo-granadino.
 Periódico El Tradicionista, 25 de julio de 1872 (No 61)
 Periódico La Civilización. No 2 de 1849.

Capítulo siete. Autora Martha Jeanet Sierra Díaz

AIRIAU, Athanase, *Canal interocéanique par l'Isthme du Darien, Nouvelle - Grenade (Amérique du Sud): canalisation par la colonisation*, Ed. Libraire, Imp. de Dubuisson et cie., Paris, 1860.

ANTEI, Giorgio, *Mal de América: las obras y los días de Agustín Codazzi, 1793 – 1859*, Museo Nacional y Biblioteca Nacional, Bogotá, 1993.

BOUSSINGAULT, Jean Baptiste Joseph Dieudonné. *Mémoires*, Ed. Typ. Chamerot et Renourd., vol. 4., Paris, 1892, 1896, 1900, 1903.

GÓMEZ GUTIÉRREZ, Alberto. Humboldtiana neogranadina. Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, Universidad de los Andes, Universidad del Rosario, Universidad Externado, CESA - EAFIT, 2016 [En pre prensa].

GONZÁLEZ ESCOBAR, Luis Fernando. "Chocó en la cartografía histórica: de territorio incierto a departamento de un país llamado Colombia", en: *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. 33, núm. 43, Banco de la República, Bogotá, 1996.

HUMBOLDT, Alexander von. ""Considérations générales sur la possibilité de joindre la mer du Sud", en: *Essai politique sur le royaume de la Nouvelle-Espagne*, tome 1, F. Schoell, , pp. 11- 28, Paris, 1811.

LLOYD, John Augustus. "Account of levellings carried across the Isthmus of Panama, to ascertain the relative height of the Pacific ocean at Panama and of the Atlantic at the mouth of the river Chagres; accompanied by geographical and topographical notices of the Isthmus", en: *Philosophical Transactions of the Royal Society of London*, vol. 120, pp. 59-68. London, 1830.

LLOYD, John Augustus. "Notes Respecting the Isthmus of Panama", en: *Journal of the Royal Geographical Society of London*, vol. 1, pp. 69-101, London, 1831

LLOYD, John Augustus. "On the facilities for a ship canal communication, between the Atlantic and Pacific oceans, through the isthmus of Panama", en: *Minutes of Proceedings*, vol. IX, Institution of Civil Engineers, pp. 58 – 69, London, 1849.

MACK, Gerstle. *La tierra dividida: historia del canal de Panamá y otros proyectos del canal ístmico*, Editorial Universitaria, Panamá, 1992.

MENDOZA MORALES, Alberto. El canal Atrato – Truando, Editorial Ecoe, Bogotá, 1996.

SÁNCHEZ CABRA, Efraín. Gobierno y geografía: Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada, Banco de la República y el Ancora Editores, Bogotá, 1998.

SELFRIDGE, Oliver Thos. *Reports of explorations and surveys to ascertain the practicability of a Ship-Canal between the Atlantic and Pacific Oceans by the way of Isthmus of Darien*. Washington, Government Printing Office, 1874.

SIERRA DÍAZ, Martha Jeanet y Araujo, Angelina. *Panamá en Colombia*. [Curaduría histórica y cartográfica por Martha Jeanet Sierra Díaz; y curaduría numismática por Angelina Araujo]. Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá, 2003.

SIERRA DÍAZ, Martha Jeanet. *La República de las Letras en Colombia y las imprentas francesas (1814 – 1914)*. Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá, 2006, [Exposición basada en la investigación inédita *Las publicaciones hispanoamericanas en Francia durante el siglo XIX: el caso colombiano*, Paris, Biblioteca Nacional de Francia, 2004]

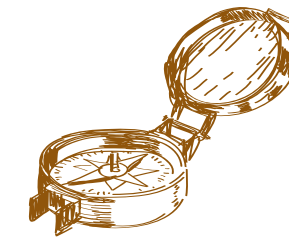
TRAUTWINE, John C. *Rough notes of an exploration for an inter-oceanic canal route by way of the rivers Atrato and San Juan in New Granada, South America*, Barnard & Jones, Philadelphia ,1854.

WYSE, Luis Lucien Napoléon Bonaparte. *Le canal de Panama: l'Isthme américain, explorations, comparaison des tracés étudiés, négociations et état des travaux*, Hachette et Cie, Paris, 1886.

Créditos contenido Gráfico

Fotografías página 138 tomadas de www.pulzo.com
 Fotografías satelitales página 143 y 144 tomadas de www.earth.google.com
www.freepik.com
www.zcool.com.cn
www.myfreephotoshop.com
www.artbash.ru





Camilo Arturo Domínguez Ossa

Sociólogo de la Universidad Nacional de Colombia, Master en Planeación para el Desarrollo Amazónico del Núcleo de Altos Estudios Amazónicos, Belém, Brasil y Doctor en Geografía de la Universidad de Sao Paulo, Brasil. Especialista en geografía política y en Estudios regionales, con numerosos estudios sobre la región amazónica, la Orinoquia y especialmente sobre el Caribe colombiano. Actualmente trabaja en los problemas de la construcción/destrucción territorial en el suroriente de Colombia y en el Caribe. Algunas publicaciones: *Amazonia colombiana: Visión General*. Bogotá, Banco Popular, 1985. “La gran cuenca del Orinoco”, En: Colombia Orinoco. Bogotá, Fondo FEN-Colombia, 1998. (Editor Académico: Camilo Domínguez), 1998, pp. 39-67. *Amazonia colombiana: economía y poblamiento*. Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 2005. Derrotero de la expedición Fidalgo por el Caribe Granadino: 1792-1810, U. Externado de Colombia, 2011.

Nara Fuentes Crispín

Magister en Relaciones internacionales de la Universidad Javeriana y Doctora en Historia de la Universidad Nacional de Colombia. Ha investigado en archivos hispanoamericanos sobre los Imaginarios Marinos en el Caribe Colonial, con cuyo texto obtuvo Mención Meritoria doctoral. Postula la categoría de **Maritorio** para la apropiación espacial ejercida por la Corona española. Actualmente investiga acerca de los problemas imperiales, dentro y fuera del Caribe colonial. Es autora del *Atlas Histórico Marítimo de Colombia Siglos XVI - XVIII*, y del libro *Periplos Ilustrados Piratas y Ladrones en el Caribe colonial* publicado en 2013 por la Universidad Nacional y de diversos artículos.

Catalina García Cháves

Antropóloga de la Universidad Nacional y Maestría en Historia de la Universidad de los Andes, donde desarrolló su tesis de grado “La territorialización del Espacio Marítimo en Colombia: una Construcción de Nación a través de los puertos marítimos del Caribe en el siglo XIX”. Recientemente fue becaria del programa de las Naciones Unidas y la Nippon Fundación. Ha participado en diversos proyectos relacionados con los entornos marítimos y fluviales en sus acepciones social, antropológica, histórica y arqueológica para la investigación y valoración del patrimonio cultural marítimo en Colombia.

Adolfo Meisel Roca

Doctor en Economía de la Universidad de Illinois. Economista de la Universidad de los Andes. M.S. en sociología de la Universidad de Yale. Actualmente es codirector del Banco de la República. Autor de diversos textos económicos y estudios históricos como: *La Historia económica y social del Caribe Colombiano*, *Economía colombiana del siglo XIX*, *Empresas y empresarios en el Caribe colombiano*, *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?*, entre muchos títulos.

José Vicente Mogollón Vélez

Historiador cursó sus estudios en Estados Unidos donde se graduó en 1963 en el Departamento de Historia y Literatura de la Universidad de Harvard, y en 1979 obtuvo un postgrado en la Escuela de Gobierno de la misma universidad. Ha sido Secretario General de la alcaldía de Cartagena y del ministerio de Obras Públicas, Representante a la Cámara, Senador de la República, presidente ejecutivo de Camacol, director general de Proexpo y ministro del Medio Ambiente: Su principal obra se titula *'Canal del Dique, historia de un desastre ambiental'*.

David Alejandro Ramírez Palacios

Historiador de la Universidad Nacional de Colombia y Doctor en Geografía Humana de la Universidad de São Paulo. Se dedica a la investigación en historia de la geografía, historia de la cartografía e historia territorial de Colombia. Es autor de trabajos acerca de los geógrafos y cartógrafos Élisée Reclus y Francisco Javier Vergara y Velasco. Actualmente estudia la influencia del explorador, empresario y político Rafael Reyes en la formación territorial de Colombia. Es editor ejecutivo de la revista *Terra Brasilis*.

Martha Jeanet Sierra Díaz

Licenciada en Filosofía y Letras, bibliotecóloga y Magister en Ciencias de la Información y Gestión del Conocimiento de la Universidad Tecnológica de Sydney (Australia). Investigadora invitada por la Biblioteca Nacional de Francia, programa *Profession Culture*, con el proyecto *Las publicaciones hispanoamericanas en Francia durante el siglo XIX*, París, 2004. Curadora de varias exposiciones históricas, entre ellas: *La Expedición Helvética de 1910 y la presencia suiza en Colombia*, Bogotá, 2013; *José Padilla y la independencia del Caribe grancolombiano*, Santa Marta y Riohacha, 2011; *La República de las Letras en Colombia y las imprentas francesas (1814 - 1914)* Bogotá, 2006; *Alberto Lleras Camargo un estadista para la Colombia del siglo XX*, Bogotá, 2006; *Panamá en Colombia*, Bogotá, 2003 y *El mundo de las aves a través de los libros*, Bogotá, 2003.

Adelaida Sourdis Nájera

Doctora en Ciencias Jurídicas, Historiadora, Universidad Javeriana. Magister en Investigación Social Interdisciplinaria, Universidad Distrital Francisco José de Caldas en convenio con el Archivo General de la Nación. Miembro de número de las academias Colombiana de Historia y Academia de Historia de Barranquilla y correspondiente de las de Cartagena de Indias, Bogotá y Real Academia de Historia de España. Especialista en Historia del Caribe ha escrito destacadas obras, entre ellas: *Cartagena de Indias durante la Primera República 1810- 1815*; *Ruptura del Estado Colonial y Tránsito hacia la República 1800 - 1850*; *El Registro Oculto - Los Sefardíes del Caribe en la formación de la Nación Colombiana 1813 - 1886*, y otras sobre independencia, comercio y ganadería.



uadro de
Catalogación



Prólogo Secretario Ejecutivo Comisión Colombiana del Océano			
N°	NOMBRE Y AUTOR	UBICACIÓN	FECHA
001	Carte planimétrique indiquant l'abréviation des parcours maritimes, par les coupures des isthmes du Darien et de suez. dédié à monsieur Arboleda Ex président du sénat et vice-président de la confédération grenadine, Amérique du Sud. Publicado por Airiau en Canal par l'isthme du Darien Nouvelle-Grenade-canalisation par la colonisation.	Paris, France Libraire, copia Biblioteca Luis Ángel Arango. Colección: Costas, ríos y navegación; Cartografía histórica Ref. brblaa120548.	1860
Capítulo introductorio Nara Fuentes Crispín			
N°	NOMBRE Y AUTOR	UBICACIÓN	FECHA
002	Mapa de la Sierra Tairona o Sierra Nevada de Santa Marta que comprende el valle de Chinchicua situado acerca de dos mil metros de altura sobre el nivel del mar.	Archivo General de la Nación, Sección de Mapas y Planos, Mapoteca 6. REF-M6 - 7.	Fines XVIII c.a
003	Mapa General del Nuevo Reino de Granada formado de otros particulares [...]. Copiado de orden del Mariscal Pablo Morillo.	Original del Servicio Hidrográfico del Ejército Madrid, con permiso de la Editorial de la Universidad Nacional. Tomado de: Fuentes, Nara, <i>Periplos Ilustrados, Piratas y ladrones en el Caribe Colonial</i> , Ed. Universidad Nacional de Colombia 2013.	1816
004	Patente de guerra de 1825.	Archivo General de la Nación Mapoteca 5,, Ref. MP5 305	1825
005	Alexander V. Humboldt Geografía de las plantas cerca del Ecuador. Tabla física de los Andes y países vecinos, levantada sobre las observaciones y medidas. Acuarela / Tinta / Papel.	Museo Nacional de Colombia. Acuarela / Tinta / Papel. Número registro: 1204 086289.	1803

006	Detalle del mapa esférico del Mar de las Antillas y de las costas de Tierra Firme, construido por José de Espinosa y Tello.	Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid Ref. ANT-02-09 Tomado del <i>Atlas Histórico Marítimo Siglos XVI-XVIII</i> , Comisión Colombiana del Océano Editorial Entrelibros, Bogotá 2015.	1810
007	Manuel Guim de Torres y Joaquín Francisco Fidalgo titulado Carta Esférica de las Islas de Barlovento y Costa Firme desde el Río Orinoco hasta el Cabo San Blas: formada de Orden del Señor Juan de Araoz.	Archivo del Museo Naval de Madrid. Ref. - MNM_0027_B_0011.	1803
008	Costas de Popayán y del Chocó en el Mar Pacífico desde la Punta de Guascama hasta el Río Zabaleta y altos de San Antonio, Arregladas a las observaciones que se verificaron hasta 1826, firmado por Felipe Bauzá en Londres en 1827.	Archivo del Museo Naval de Madrid. MNM_0033_B_0005.	1827
009	Bosquejo horizontal y vistas de las islas de la Gorgona cercana a las Costas de Popayán en el mar Pacífico. Por Andrés Baleato.	Archivo del Museo Naval de Madrid. MNM_0027.	1800, 1803 y 1824
010	Cuatro mapas del <i>Atlas Portulano de la América Septentrional</i> dividido en cuatro partes: Cartagena, Cispata, Darién y Santa Marta.	Consultado en: http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?control=BVPB20110069533 Ultima consulta 01072015.	1809
011	West Indies from the Cabo la Vela to Cayos Ratones Londres: Hydrographic Office of the Admiralty. República de la Nueva Granada.	Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de Libros raros y Manuscritos. Ref. brlala 1061546 -	1830-1858
012	Miguel Patiño <i>Plano de la Costa firme desde el Cabo de Chichipacoa hasta el Golfo de Darién.</i>	Archivo del Museo Naval de Madrid. MNM_0029_A_0004	1802
013	Detalle del mapa de la República de la Nueva Granada dedicado al Barón de Humboldt por el Coronel de Artillería Joaquín Acosta.	Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de Libros raros y Manuscritos. Ref: brlala 702207-1	1852
014	Mapa geográfico de la Provincia de Buenaventura en el Departamento del Cauca, trabajado por el Gobernador el Teniente Coronel Tomás Cipriano de Mosquera.	Archivo General de la Nación, Sección de Mapas y Planos, Mapoteca. M 6 -89.	1825
015	Plano aproximado del Cantón de Bocas del Toro según la demarcación hecha por la Cámara de Provincia de Veraguas.	Archivo General de la Nación Colombia, Sección de Mapas y Planos. Mapoteca 6. REF- M6 73.	1836

016	Mapa de la isla de Puna y la zona de Guayaquil. Isla de Puná y la zona de Guayaquil. Mapa manuscrito de la zona comprendida entre la laguna de San Borondón y la boca de Juan Ventura, con las islas de la Puná y Mondragón.	Archivo General de la Nación, Sección de Mapas y Planos, Mapoteca 6. Ref. M6 - 131.	1852
017	Plano del Río Mataje y Boca del Río Patía y Poblado de Salaonda e Isla del Gallo hasta el Cabo de Manglares.	Archivo General de la Nación Colombia, Sección de Mapas y Planos. Mapoteca 4. Ref. M4 290A.	1858
018	Mapa de Centroamérica. Mapa físico y político desde el golfo del Darién hasta Yucatán.	Archivo General de la Nación-Mapoteca 5 Ref. 323.	1900
Capítulo uno Adelaida Sourdis Nájera			
N°	NOMBRE Y AUTOR	UBICACIÓN	FECHA
019	Carta de la República de Colombia.	Atlas de José Manuel Restrepo. Ver: <i>Historia de la Revolución de la República de Colombia</i> , Editorial Bedout, Medellín, 1969. Ref. 1544.	1827
020	Departamento del istmo y de la parte de la costa de los Mosquitos.	Atlas de José Manuel Restrepo. Ver: <i>Historia de la Revolución de la República de Colombia</i> , Editorial Bedout, Medellín, 1969. Ref. 1532.	1827
021	Carta del Departamento de Guayaquil	Atlas de José Manuel Restrepo. Ver: <i>Historia de la Revolución de la República de Colombia</i> , Editorial Bedout, Medellín, 1969. y también en Ref. brblaa116880.	1827
022	Carta corográfica del Estado de Bolívar, construida con los datos de la Comisión Corográfica y de orden del Gobierno General, por Manuel Ponce de León y Manuel María Paz, Bogotá.	Grabado por Erhard Schieble Sala de Libros Raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis ángel Arango. Ref. brblaa119116.	1864
023	Carta corográfica del Estado de Bolívar, construida con los datos de la Comisión Corográfica y de orden del Gobierno General, por Federico A. A. Simmons.	Editorial: Edinburgh (Londres) : W & A. K. Johnston. Sala de Libros Raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis ángel Arango. Ref. brblaa119113.	1895
024	Carta de la República de Nueva Granada, "... conforme a la última división política", por Tomás Cipriano de Mosquera.	Archivo General de la Nación Sección de Mapas y Planos Mapoteca: SMP.6, Ref. 55	1852
025	Departamento del Cauca.	Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de documentos raros y manuscritos. Carpeta: Mapas Restrepo, José Manuel. Ref. brblaa1090320.	1827

026	Carta corográfica del Estado de Panamá. Construida con los datos de la Comisión Corográfica y de orden del Gobierno General por Manuel Ponce de León, Ingeniero y Manuel María Paz.	Publicada bajo la administración Murillo. Grabada por Erhard Schieble. Imprenta Monrocq. París.	1864
027	Carta corográfica del Estado de Magdalena. Construida con los datos de la Comisión Corográfica y de orden del Gobierno General por Manuel Ponce de León, Ingeniero y Manuel María Paz.	Publicada bajo la administración Murillo. Grabada por Erhard Schieble. Imprenta Monrocq. París.	1864
028	Carta corográfica del Estado de Cauca. Construida con los datos de la Comisión Corográfica y de orden del Gobierno General por Manuel Ponce de León, Ingeniero y Manuel María Paz.	Publicada bajo la administración Murillo. Grabada por Erhard Schieble. Imprenta Monrocq. París.	1864
029	Primera vista del combate del 24 de julio del año de 1823 en la laguna de Maracaibo, de Jayme Brun.	Museo Nacional de Colombia. Litografía (Tinta litográfica / Papel) 44,4 cm x 66 cm Número registro: 1222 086299.	1823
030	Segunda vista del combate del 24 de julio del año de 1823 en la laguna de Maracaibo, de Jayme Brun.	Museo Nacional de Colombia. Litografía (Tinta litográfica / Papel) 44,4 cm x 66 cm Número registro: 1222 086299.	1823
031	Tercera vista del combate del 24 de julio del año de 1823 en la laguna de Maracaibo, de Jayme Brun.	Museo Nacional de Colombia. Litografía (Tinta litográfica / Papel) 44,4 cm x 66 cm. Número registro: 1222 086299.	1823
Capítulo dos Adolfo Meisel Roca			
Nº	NOMBRE Y AUTOR	UBICACIÓN	FECHA
032	Cartagena Fortificaciones y edificios importantes.	Archivo General de la Nación. Mapoteca Sección Mapas y Planos. Ref. 83-A.	1823
033	Plan de la ciudad de Cartagena y de Getsemaní y la Popa.	Archivo General de la Nación. Mapoteca Sección Mapas y Planos. Ref. M4-082A.	1823
034	Plano particular de la Antigua Boquilla cerrada en el día y que se debe abrir. Cartagena. 27 de mayo de 1825. De Juan Herrera y Sotomayor.	Archivo General de la Nación. Mapoteca Sección Mapas y Planos. Ref. M4-44A.	1825
035	Plano de Cartagena de Indias	Pedro Sicard Briceño, <i>Paginas para la historia militar de Colombia, Guerra civil de 1885</i> . Imprenta E.M.G., Bogotá, 1925.	1885
036	Plano de Cartagena de Indias	Francis Hart, "An American Railway in Colombia", <i>Technology Quarterly</i> , Vol. XII, No. 2, June, 1899.	1895
037	Panorámica de Cartagena pintada desde el Castillo de San Felipe Circa 1899 por Generoso Jaspe.	Museo Nacional de Colombia. http://www.museonacional.gov.co/portal%20ninos/aprende/Paginas/Paisaje.aspx	1899

038	Plano del Puerto de Cartagena de Indias según el meridiano de Tenerife.	Archivo General de la Nación. Mapoteca 4. Ref. M4-080A.	Sin fecha
039	Plano de la bahía de Cartagena de Nicolás Bellin.	Sala de Libros Raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis ángel Arango. Ref. brblaa 83748.	1772
040	A plain of the city of Cartagena. Por Jonh Andrews	Sala de Libros Raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis ángel Arango Ref. brblaa 10623.	1809
041	Cartatgena in de spaansche West – Indien.	Sala de Libros Raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis ángel Arango Ref. brblaa 120010.	Sin fecha
Capítulo tres José Vicente Mogollón Vélez			
Nº	NOMBRE Y AUTOR	UBICACIÓN	FECHA
042	Mapa de la Provincia de Cartagena, Juan Nepomuceno Sanz de Santamaría.	Archivo General de la Nación, Colombia, Sección: Mapas y Planos, Mapoteca 6 Ref.: 130.	1852
043	Mapa del litoral entre la Isla de Barú y Ciénaga y del Canal del Dique de Antonio de Arévalo.	Tomado del <i>Atlas Histórico Marítimo de Colombia S, XVI-XVIII</i> . Editorial Entrelibros. Bogotá D.C.	1766
044	Cuarta hoja de la Expedición Fidalgo que comprende las costas de la provincia de Cartagena, Golfo del Darién y Provincia de Porto Velo, con el Golfo de Panamá y el Archipiélago de las Perlas.	Tomado de Joaquín Francisco Fidalgo, <i>Derrotero y Cartografía de la expedición Fidalgo por el Caribe neogranadino (1792-1810)</i> , edición a cargo de Camilo Domínguez - Ossa, Hernando Salcedo Fidalgo y Luisa Martín-Meras Verdejo, El Áncora Editores, Bogotá, 2012.	1817
045	Plano particular del Puerto de Sabanilla. "Levantado de orden del Gobierno de la República de la Nueva Granada, bajo la administración del Presidente P. A. Herran, por el Capitán de Navío Jayme Brun y el Teniente Coronel de Ingeniería A. del Castillo.	Archivo General de la Nación. M4-394-A.	1849
046	Carta náutica del derrotero del vapor Fidelidad al entrar por Bocas de Ceniza.	Tomado de <i>Atlas de Cartografía Histórica De Colombia</i> , IGAC, Bogotá, 1985, Lámina LV.	1824
047	El Puerto de Sabanilla, por el Capitán de Navío Jayme Brun, Cartagena.	Archivo General de la Nación, Colombia, mapoteca 4, Ref. M4-394.	1843
048	Plano Particular del Canal de la Piña, levantado por orden del gobierno de la Nueva Granda por John May, Ingeniero Civil, y copiado por Manuel Peña.	Archivo General de la Nación, Colombia, mapoteca 6, Ref. 259.	1853
049	Plano del proyecto de la abertura de Boca Grande, Antonio de Arévalo.	Servicio Histórico Militar, Servicio Geográfico del Ejército, Cartografía y relaciones históricas de ultramar, Tomo V, Colombia - Panamá - Venezuela, Carpeta Cartográfica.	1771

050	Plano General y Perfiles del Malecón y Escollera, Antonio de Arévalo.	Archivo General de la Nación. M6-120.	1787
051	Bahía de Cartagena, Antonio de Arévalo, Cartagena de Indias.	Servicio Histórico Militar, Servicio Geográfico del Ejército, Cartografía y relaciones históricas de ultramar, Tomo V, Colombia - Panamá - Venezuela, Carpeta Cartográfica.	1772
052	Mapa físico del istmo de Panamá y la costa colombiana hasta el Cabo de la Vela por el Capitán Henry Kellet.	Archivo General de la Nación Colombia, Sección de Mapas y Planos, Mapoteca Ref. M4 - 727	1849 adiciones 1870
053	Mapa de la República de la Nueva Granada dedicado al Barón de Humboldt por el Coronel de Artillería Joaquín Acosta.	Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de Libros raros y Manuscritos. Ref. brlala 702207-1.	1852
Capítulo cuatro Camilo Domínguez Ossa			
	NOMBRE Y AUTOR	UBICACIÓN	FECHA
054	Boca del Drago	Archivo General de la Nación, Sección de Mapas y Planos, Mapoteca N° 5. Ref. 347.	1847
055	Carta esférica del Mar de las Antillas y de las costas de Tierra Firme, construido por José de Espinosa y Tello en 1810.	Museo Militar de Madrid - España Ref. ANT-02-09 Tomado del <i>Atlas Histórico Marítimo Siglos XVI-XVIII</i> , Comisión Colombiana del Océano Editorial Entrelibros, Bogotá 2015.	1808-1810
056	Carta Esférica de San Andrés y Providencia. Fidalgo.	<i>Atlas Histórico Marítimo de Colombia Siglos XVI-XVIII</i> , Comisión Colombiana del Océano Editorial Entrelibros, Bogotá 2015.	1803 - 1804
057	Fortificación de San Andrés.	Archivo General de la Nación, Sección de Mapas y Planos, Ref. N 359-A. Mapoteca 4.	1821
058	"Caribbean Sea. Republic of Colombia. Saint Andrews Island. British Survey 1834." Washington, D.C.. Publicado en septiembre de 1902 por el Servicio Hidrográfico con autorización de la Secretaría de Marina.	Archivo General de la Nación, Sección de Mapas y Planos, Mapoteca N°2 Ref.I-10.	1834
059	Costa de Mosquitos: Islas de Santa Catalina y Providencia.	Archivo General de la Nación, Sección de Mapas y Planos, Mapoteca N° 5. Ref. 347.	1830
060	Golfo Nicoya-América Central.	Archivo General de la Nación, Sección de Mapas y Planos, Mapoteca N° 5. Ref. 397.	1861
061	Mapa del Río Atrato y su desembocadura en el Golfo del Darién de Guillermo Coutin.	Archivo General de la Nación. Sección: República, Fondo: Secretaría de Guerra y Marina, Tomo 493, Folio 87.	1832

062	"Plano del Rio Sinú desde su confluencia con el Rio Charudosas hasta su desembocadura en la bahia de Cispata, su hoya hidrografica, poblaciones y su posicion con relacion al Rio San Jorge en su origen." Levantado y publicado por Frederick A. A. Simons. en Londres.	Biblioteca de la Royal Geographical Society of London. Sección: Map Room, Ref. MR Colombia S.8.	1887	
063	Plano del Puerto de Cispata. Levantado en el año 1795 por la Segunda División de bergantines Empresa y Alerta al mando del Capitán de Navío de la Marina Real Don Joaquín Francisco Fidalgo.	El plano original se encuentra en el Museo Naval de Madrid. Lleva las firmas de J. F. Fidalgo y Manuel del Castillo y Armenta. Copias autorizadas a Hernando Salcedo Fidalgo por el Museo Naval de Madrid - España. Museo Naval de Madrid.	1795	
064	Cuarta hoja que comprende las costas de la provincia de Cartagena, golfo del Darién y Provincia de Portobelo en el Golfo de Panamá y Archipiélago de las Perlas. Madrid - 1817 Ingeniero Joaquín Francisco Fidalgo.	Copias autorizadas a Hernando Salcedo Fidalgo por el Museo Naval de Madrid - España. Museo Naval de Madrid - España y en: DOMINGUEZ OSSA, Camilo, Salcedo Fidalgo, Hernando, Meras Martín Verdejo, Luisa, Joaquín Francisco Fidalgo, Derrotero y Cartografía, La Expedición Fidalgo 1792-1810. El Áncora editores, Bogotá, 2011.	1817	
Capítulo cinco David Alejandro Ramírez Palacios				
	N°	NOMBRE Y AUTOR	UBICACIÓN	FECHA
065	Industria bananera y ferrocarril Santa Marta. Usado por Rafael Reyes en una conferencia en Bogotá en 1908.	Imprenta Nacional, 1908. Digitalizada por la Universidad de Harvard: < http://pds.lib.harvard.edu/pds/view/6942072?n=21 >.	1908	
066	Portulano de Barranquilla-Ceniza y Puerto Colombia.	VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier; <i>Atlas Completo de Geografía Colombiana</i> , Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. Digitalizado por la Biblioteca Nacional de Colombia: < http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf >.	1906-1910	
067	Portulano de la Península de la Guajira.	VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier; <i>Atlas Completo de Geografía Colombiana</i> , Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. Digitalizado por la Biblioteca Nacional de Colombia: < http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf >.	1906-1910	
068	Croquis del litoral Pacífico. Parte I	VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier; <i>Atlas Completo de Geografía Colombiana</i> , Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. Digitalizado por la Biblioteca Nacional de Colombia: < http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf >.	1906-1910	

069	Croquis del litoral Pacífico. Parte II	VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, <i>Atlas Completo de Geografía Colombiana</i> , Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. Digitalizado por la Biblioteca Nacional de Colombia: < http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf >.	1906-1910
070	Mapa portulano del Puerto y ciudad de Santa Marta.	VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, <i>Atlas Completo de Geografía Colombiana</i> , Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. Digitalizado por la Biblioteca Nacional de Colombia: < http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf >.	1906-1910
071	Mapa portulano del puerto de Cispata.	VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, <i>Atlas Completo de Geografía Colombiana</i> , Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. Digitalizado por la Biblioteca Nacional de Colombia: < http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf >.	1906-1910
072	Mapa portulano del puerto de Cartagena de Indias.	VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, <i>Atlas Completo de Geografía Colombiana</i> , Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1906. Digitalizado por la Biblioteca Nacional de Colombia: < http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/dewey/912.86_v37v35a.pdf >.	1906-1910
073	"Diagrama del litoral Caribe."	VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, <i>Nueva Geografía de Colombia. Escrita Por Regiones Naturales</i> . Primera Edición Oficial Ilustrada, Bogotá, 1901 [1902], < https://archive.org/details/nuevageografiad00velagoog >.	1901-1902
074	"Diagrama del litoral Pacífico."	VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, <i>Nueva Geografía de Colombia. Escrita Por Regiones Naturales</i> . Primera Edición Oficial Ilustrada, Bogotá, 1901 [1902], < https://archive.org/details/nuevageografiad00velagoog >.	1901-1902
075	Ciénaga de Santa Marta.	VERGARA Y VELASCO, Francisco Javier, <i>Nueva Geografía de Colombia. Escrita Por Regiones Naturales</i> . Primera Edición Oficial Ilustrada, Bogotá, 1901 [1902], < https://archive.org/details/nuevageografiad00velagoog >.	1901-1902

Capítulo seis Catalina García Cháves			
Nº	NOMBRE Y AUTOR	UBICACIÓN	FECHA
076	Mapa de "Venezuela y Guyanas que muestra el Delta del Orinoco." Anónimo.	Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de Documentos Raros y Manuscritos. Ref. brblaa1047147.	Finales del S. XVIII Aprox.
077	Mapa que explica las líneas de correos de la República formado por el jefe de la Comisión Corográfica, Coronel Agustín Codazzi.	Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de Documentos Raros y Manuscritos. Ref. Brblaa702735.	1852-54 Aprox.
078	"Carta plana de la provincia de La Hacha; situada entre las de Santa Marta y Maracaybo." Por Juan López, cartógrafo del Rey.	Original de la Real Academia de la Historia de España. Tomado del <i>Atlas Histórico Marítimo de Colombia S. XVI - XVIII</i> Comisión Colombiana del Océano, Entrelibros, Bogotá 2015.	1786
079	Detalle del mapa: "West Indies from de Cabo la Vela to Cayos Ratones" (Santa Marta).	Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de Documentos Raros y Manuscritos. Ref. brblaa1061546.	1837 o 1858
080	Mapa general de la Provincia de la Hacha, situada entre las de Santa Marta y Maracaibo. Antonio de Arévalo.	FUENTES, Nara, <i>Periplos Ilustrados, Piratas y ladrones en el Caribe Colonial</i> , Ed. Universidad Nacional de Colombia 2013. Con permiso de la Editorial.	1776
081	Mapa hidrográfico del lago de Maracaibo Dibujo (Acuarela; tinta de China / Papel).	Museo Nacional de Colombia. 111009. Número registro: 5828.	1828
082	Mapa: "Colombia tomada de Humboldt y de otras autoridades recientes". Mapa inserto en el libro: <i>Colombia being a geographical, statistical, agricultural, commercial, and political account of that country. Adapted for the general reader, the merchant and the colonist</i> , atribuido a Francisco Antonio Zea.	Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de Documentos Raros y Manuscritos. Ref. brblaa145784.	1822-1823
083	Mapa de la Guajira. Por Frederik Simmons y Edward Weller.	https://reclus.wordpress.com/colombia-en-la-nueva-geografia-universal/mapas-tipos-y-vistas/mapas-usados-por-reclus/	1881
084	Fragmento del mapa Corográfico de la Nueva Granada, Vicente Talledo y Rivera, 1815.	Original del Servicio Hidrográfico Militar de Madrid. Tomado del <i>Atlas Histórico Marítimo de Colombia S. XVI - XVII</i> Comisión Colombiana del Océano, Entrelibros, Bogotá 2015.	1815
085	Simons, F. A. A. (-) / Sharbaw, H. (-) / Weller, Edward 1881 S. XIX. <i>Map of Sierra Nevada de Santa Marta. State of Magdalena</i> .	Museo Nacional de Colombia. 48 cm x 41 cm. Número registro: 4941.	1881
086	"Carte de la Republique de Colombie." Por L. Vivien, y grabado en París por Giraldon Bovinet.	Biblioteca Luis Ángel Arango Sala de Documentos Raros y Manuscritos. Ref. H692.	1826

Capítulo siete Martha Jeanet Sierra Díaz			
N°	NOMBRE Y AUTOR	UBICACIÓN	FECHA
087	Lloyd, John Augustus. "Plan of that part of the Isthmus of Panama, eligible for effecting a communication between the Atlantic & Pacific." Por Augusto Lloyd.	Lloyd, John Augustus. "Account of levellings carried across the Isthmus of Panama, to ascertain the relative height of the Pacific ocean at Panama and of the Atlantic at the mouth of the river Chagres; accompanied by geographical and topographical notices of the Isthmus", <i>Philosophical Transactions</i> . London, Royal Society of London, 1 January 1830, pp. 59 - 68. Biblioteca del Congreso (USA).	1829-1830
088	Tallis, John. "Isthmus of Panama." Dibujado por J. Rapkin." e ilustrado por Warren & Wrightson.	Tallis, John. The illustrated atlas: and modern history of the world geographical, political, commercial & statistical. London & New York, John Tallis & Company. Biblioteca Luis Ángel Arango, Sala de Libros Raros y Manuscritos. Ref. H445.	1850
089	Codazzi, Agustín Croquis manuscrito del proyecto de un canal interoceánico en el Darién, dibujado en carta a Manuel Ancizar. Bogotá, 10 de septiembre.	Fondo Manuel Ancizar, Universidad Nacional de Colombia.	1852
090	Airiau, Athanase. "Plan géographique au vol d'oiseau de la ville, des fermes et du Canal Interocéanique: l'Isthme du Darien."	Biblioteca Luis Ángel Arango, Sala de Libros Raros y Manuscritos. Ref. H322.	1859
091	Airiau, Athanase. "Plan de la ville projetée sur le parcours du canal de jonction de l'Atlantique au Pacifique, par l'isthme du Darien." Dedicado a Mariano Ospina como Presidente de la Confederación Granadina.	Biblioteca Luis Ángel Arango, Sala de Libros Raros y Manuscritos. Ref. H605.	1859
092	Airiau, Athanase. "Plan - projet ferme coloniale et stratégique de canalisation agricole, industrielle, commercial et maritime, propre à recevoir 1.500 colons, sur le parcours du canal Darien." Dedicado al General Herrán ex presidente de la Nueva Granada y Ministro Plenipotenciario de la Confederación Granadina.	Biblioteca Luis Ángel Arango, Sala de Libros Raros y Manuscritos. Ref. H605.	1859
093	Airiau, Athanase. "Carte géographique pour servir à l'étude du canal interoceanique par l'isthme du Darien." Dedicado a Francisco Martín, Ministro Plenipotenciario de la Confederación Granadina.	Biblioteca Luis Ángel Arango, Sala de Libros Raros y Manuscritos. Ref. H605.	1859
094	Totten, George M. "Map of the Isthmus of Panama representing the line of the Panama Rail Road constructed under his direction and compiled from the original surveys by Thom[as] Harrison."	Biblioteca del Congreso (USA).	1857

095	Wyse, Lucien N. B. "Plan panoramique du canal interoceanique à niveau et à ciel ouvert supposé achevé, de la baie de Limon à la rade de Panama, avec les dérivations praticables, le barrageréservoir du Chagres, les déviations du chemin de fer et les nouveaux ports de deux extrémités."	Biblioteca Nacional de Colombia.	1886
096	Wyse, Lucien Napoleón. "Carte générale de l'isthme colombien, par Wyse, chef des commissions internationales d'exploration de 1876."	Biblioteca Nacional de Colombia.	1885
097	Gabriel de la Roche. Mapa del Chocó: que resalta el relieve del Departamento.	Biblioteca Luis Ángel Arango, Sala de Libros Raros y Manuscritos. Ref. H453.	1804
098	Humboldt, Alexander Von. "Carte hydrographique de la Province du Chocó. Esquissée d'après le plan de don Juan Donoso et les matériaux communiqués par le Gouvernement de la République de Colombia."	Humboldt, Alexander von, y Bonpland, Aimé. Atlas géographique et physique des régions équinoxiales du nouveau continent [...] de Alexander von Humboldt y Aimée Bonpland, publicado en Paris, por F. Schoell. Biblioteca Nacional de Colombia.	1814 - 1834
099	Trautwine, John C. "Map of an exploration for an inter-oceanic canal by way of the Rivers Atrato and San Juan in New Granada."	Trautwine, John C. Rough notes of an exploration for an inter-oceanic canal route by way of the rivers Atrato and San Juan in New Granada, South America. Philadelphia, Barnard & Jones, 1854. Colección David Rumsey.	1852
100	Michler, Nathaniel. "General sketch of the survey for an interoceanic ship canal near the Isthmus of Darien via the Rivers Atrato and Truando."	Davis, Charles Henry. Report on Interocean Railroads & Canals between the waters of the Atlantic and Pacific Oceans. (Senate) 39th Congress, 1st Session. Ex. Doc. No. 62. Philadelphia, Bowen & Co. Lith. 1866. Colección David Rumsey.	1866
101	Mitchell, Samuel Augustus. "Map of South America, showing its political divisions."	Biblioteca Luis Ángel Arango, Sala de Libros Raros y Manuscritos. Ref. H558.	1860
102	Selfridge, Oliver Thos. "Mapa del Estado de Antioquia" (Estado del Antioquia).	Selfridge, Oliver Thos, Reports of explorations and surveys to ascertain the practicability of a Ship-Canal between the Atlantic and Pacific Oceans by the way of Isthmus of Darien. Biblioteca Luis Ángel Arango, Sala de Libros Raros y Manuscritos. Ref. 918.627 S35r.	1872
103	Kiepert, Heinrich. "Neue Karte von Mittel-America: a new map of Central America drawn with the help of all recent surveys and other itinerary materials."	Neue Karte von Mittel-America: Published by H. Kiepert [...] Engraved on stone by Ed. Koltitz, printed by C. Monecke. tomado para el presente Atlas de la Colección David Rumsey.	1858



Impreso en Bogotá - Colombia
Primera Edición
2016



ando del Benemerito General José PADILLA se la dedica el teniente de navio Jayme BRUN

ESQUADRA ESPAÑOLA	
Nombre de los Buques	
Nº 1	N.ª S.ª de España
Nº 2	N.ª S.ª de Cuba
Nº 3	N.ª S.ª de Manila
Nº 4	N.ª S.ª de Filipinas
Nº 5	N.ª S.ª de Indias
Nº 6	N.ª S.ª de América
Nº 7	N.ª S.ª de Asia
Nº 8	N.ª S.ª de África
Nº 9	N.ª S.ª de Europa
Nº 10	N.ª S.ª de Oceanía



COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO

www.cco.gov.co

Carrera 54 No. 26 - 50 CAN
Edificio Dimar - Cuarto Piso
Bogotá. D.C.

En portada principal

Map of the Isthmus of Panama representing the line of the Panama Rail Road as constructed under the direction of George M. Totten, chief engineer & c., reduced and compiled from the original surveys by Thom[as] Harrison, crown surveyor.

Recuadro: *"Profile of the Panama Rail Road"*

Totten, George M. 1857.

Biblioteca del Congreso (USA), G4872.P2 1857.H31.

