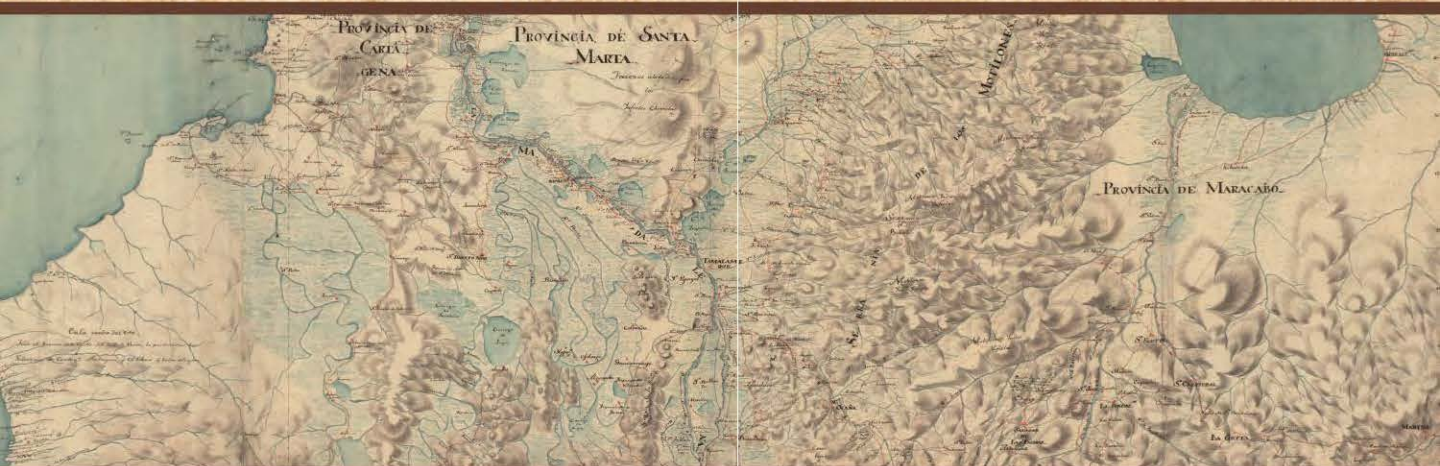




ATLAS HISTÓRICO MARÍTIMO DE COLOMBIA

Siglos XVI - XVIII

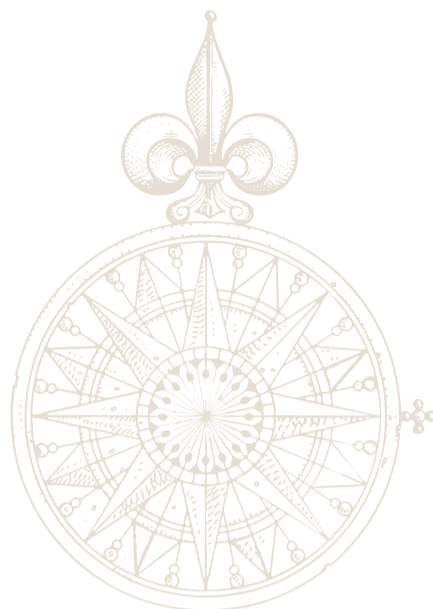


COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO



ATLAS HISTÓRICO
MARÍTIMO DE COLOMBIA

Siglos XVI - XVIII



ATLAS HISTÓRICO MARÍTIMO DE COLOMBIA SIGLOS XVI-XVIII

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

AUTORA
Nara Fuentes Crispín
Dra. en Historia Universidad Nacional de Colombia

ASISTENTE DE INVESTIGACIÓN
Historiadora Natalia Jaramillo Machuca
ASESORA EN EDUCACIÓN Y CULTURA MARÍTIMA SECCO

INVESTIGACIÓN, COMPILACIÓN CARTOGRÁFICA Y TEXTOS
Nara Fuentes Crispín

EDICIÓN
Secretaría Ejecutiva
COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO

COORDINACIÓN EDITORIAL
Sandra Edith Nossa M.

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

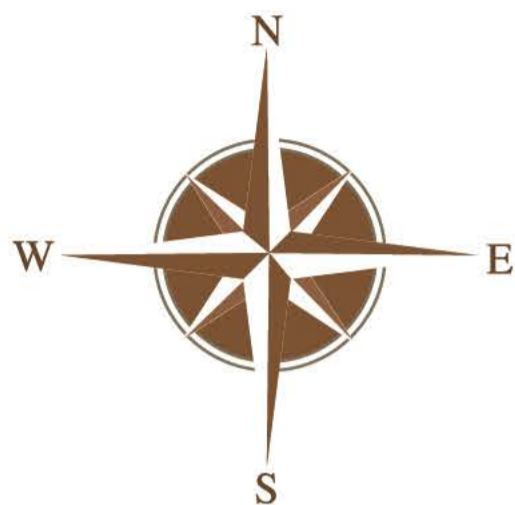
DISEÑADORA
Gladys Carolina Chavez Caballero

CORRECCIÓN DE TEXTOS
Augusta Liliana Fuentes
Natalia Jaramillo Machuca

ISBN impreso: 978-958-58192-3-8
ISBN e-book: 978-958-58192-4-5

© 2015 COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO
www.cco.gov.co
Bogotá, D.C - Colombia 2015

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

Presentación Comandante de la Armada Nacional.
Almirante Hernando Wills Velez

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

Notas Introdutorias. Trazando rumbos hacia Tierra Firme.
Nara Fuentes Crispín

La alborada del siglo XVI	23
Mapas, libros de náutica y cronistas	35
La entrada de los mapas holandeses	47
Mapas ingleses, Thomas Jeffreys y Herman Moll	63
Visiones del Pacífico neogranadino	81
Mapas españoles del S. XVIII	95
Los ingenieros militares en España	119
Visiones costeras de la Guyana	145
Bibliografía	155
Cuadro de referencias cartográficas	163
Lista de viñetas	171
Créditos	175



Saludo

La Comisión Colombiana del Océano CCO, funge como el ente rector de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros PNOEC, que es actualmente la carta de navegación de los mares colombianos y el derrotero que conducirá al país a su transformación en una Potencia Media Oceánica.

Desde hace algunos años, la CCO viene trabajando arduamente en pro del fortalecimiento del mar como espacio vital, por medio de la Asesoría en Educación y Cultura Marítima adscrita a su Secretaría Ejecutiva; y la vinculación de más de 60 instituciones que trabajan por el mar desde los ámbitos público y privado, usando como herramientas de integración los comités técnicos nacionales, las mesas de trabajo y los grupos de acción, bajo la premisa de la cooperación y el trabajo intersectorial.

La publicación del Atlas Histórico Marítimo de Colombia constituye una extraordinaria iniciativa de la Secretaria Ejecutiva de la CCO, la Armada Nacional y la Dirección General Marítima; quienes además de cumplir con la consigna estipulada en la PNOEC, de “identificar y preservar los recursos y expresiones culturales ancestrales y contemporáneos de los espacios marinos y costeros”, hace un reconocimiento a los esfuerzos de los más importantes geógrafos, cartógrafos e hidrógrafos de los siglos XVI al XVIII, cuyos trabajos nos permiten hacer un viaje en el tiempo para conocer los vestigios de nuestro pasado marítimo.

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



Presentación

Respetados lectores, para mí un hombre que ha dedicado gran parte de su vida a conocer y a convivir con el mar, es un privilegio invitarles a conocer esta Exposición de Cartografía Histórica, un proyecto que nos permitirá encontrarnos con una parte de nuestra historia marítima, en un intento por saldar parte de esa gran deuda que tenemos los colombianos con nuestros mares. Esta iniciativa de la Comisión Colombiana del Océano –CCO–, surgió aproximadamente en el año 2005 y hoy se materializa gracias al trabajo mancomunado con la Dirección General Marítima –DIMAR–.

Las cartas de navegación se han constituido a lo largo de la historia del mundo en las principales guías para retornar a los lugares descubiertos, a parajes marítimos lejanos que debido a su riqueza material, cultural y de recursos naturales, han cobrado durante generaciones gran importancia política, social y económica para el mundo.

La historia de la cartografía náutica en América tiene sus antecesores en los trabajos de geógrafos, cartógrafos, ingenieros militares, hidrógrafos y demás hombres de ciencia de procedencia inglesa, española, holandesa, francesa y portuguesa. La evolución de ésta disciplina que alcanza un nivel artístico inclusive, gracias al talento con el que fueron construidas, nos permite descifrar con gran precisión algunos de los acertijos del pasado que aún son custodiados por el océano.

Me complace decir que los actuales herederos de ese bagaje científico, hacen de la cartografía náutica colombiana una de las más avanzadas del mundo, a partir del uso de herramientas como la carta electrónica, la producción de cartografía temática y batimétrica, la implementación de sofisticados sistemas de información geográfica para la conducción de levantamientos y por supuesto gracias al talento humano capacitado en las escuelas de la Armada Nacional, que han sido calificadas con los mejores estándares internacionales de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI).

El esfuerzo de investigación realizado por la doctora Nara Fuentes Crispin, los Oficiales, Suboficiales y Asesores que laboran en la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano y en la Dirección General Marítima, permiten presentar con orgullo la primera Exposición de Cartografía Histórica de Colombia, que compila, describe y clasifica una muestra de cuarenta de las más importantes cartas de nuestras costas y mares. Este esfuerzo de investigación le aporta al país no sólo datos sobre las líneas costeras, rutas de navegación, profundidades y principales accidentes geográficos que los cartógrafos plasmaron entre los siglos XVI y XVIII en las áreas colombianas, sino que se convierte en una herramienta pedagógica para la difusión de la Cultura Marítima Nacional.

Iniciativas de generación de conciencia histórica y geográfica como ésta, permitirán en un futuro cercano cumplir con el propósito de convertir a Colombia en una Potencia Media Oceánica, tal y como se lo ha trazado el actual gobierno nacional.

Colombia, país de mares y marinos.

Almirante Hernando Wills Velez
Comandante de la Armada Nacional



Prólogo

Un atlas histórico tiene como definición general una colección de piezas cartográficas cuya fecha de elaboración, publicación y la coyuntura o periodo en que se generan permiten apreciar la evolución de las cuestiones espaciales y la construcción socio política de un territorio. Algunos países de América Latina han dado a conocer su bagaje cartográfico a través de diferentes investigaciones que se han convertido en interesantes publicaciones como el caso de *Encuentro de dos mundos*, editado por el Instituto Geográfico de España en 1992, entre muchos otros trabajos realizados por entidades que, como el Museo Naval, el Servicio Hidrográfico del Ejército de este país, han marcado un derrotero en este tipo de publicaciones. En Suramérica se han adelantado variadas exposiciones y publicaciones al respecto. De las iniciativas de España contamos con trabajos desde la *Cartografía Antigua de Guayana* de Rodolfo Cortes, hasta la *Cartografía Novohispana* y la selección de los manuscritos y grabados, que al respecto se conservan en el Museo Naval de Madrid; la *Cartografía urbana colonial de América Latina y el Caribe* de Jorge Enrique Ardió, o los catálogos de consulta de los diversos Archivos españoles y las interesantes cartas náuticas y mapas de fines del siglo XVIII que se refieren al periodo borbónico.

De la misma manera, aseguró el estudioso Efraín Sánchez que, una vez superada la Independencia de la Nueva Granada, la cartografía y la geografía fueron vinculadas a las acciones encaminadas a las reformas políticas y militares que condujeran al desarrollo de la Primera República. Sin embargo, hasta ahora se ha despertado en los últimos años, un vivo interés por la cartografía costera pero también por la difusión de la cartografía colonial colombiana. Por ello queremos concentrarnos en el periodo colonial S. XVI a XVIII. Esto justifica sobradamente el surgimiento del presente *Atlas marítimo histórico colombiano*. Nuestra pregunta viene de un proyecto que fue presentado a nuestra Secretaría ejecutiva en el año 2003 en donde acogimos la pregunta: ¿Qué lugar ocupan los trabajos de cartografía marítima, esto es, la serie de piezas que se conocen como cartas náuticas y, en la historia tanto del Caribe como del Pacífico colombiano? Ese año los investigadores Agustín Blanco Barros y María Mercedes Ladrón de Guevara adelantaron una *Exposición de Cartografía Antigua de Mares y costas de Colombia* con la Dirección de la investigadora Nara Fuentes Crispín, a quien hemos convocado de nuevo para confiarle una nueva selección de mapas y la investigación y textos del presente Atlas Histórico Marítimo. Como arrojó la experiencia en el 2005-, tanto en la publicación de una cartilla como en la socialización de la exposición en varias ciudades del país en que hizo presencia con su *Exposición la CCO-*, la recepción de la muestra respondió a la intención de generar un debate sobre la imagen que se ha ido formando al paso de los años de los litorales Caribe y Pacífico colombiano. Esta exposición se componía de 26 cartas náuticas de las mapotecas 4 y 5 del Archivo General de la Nación.

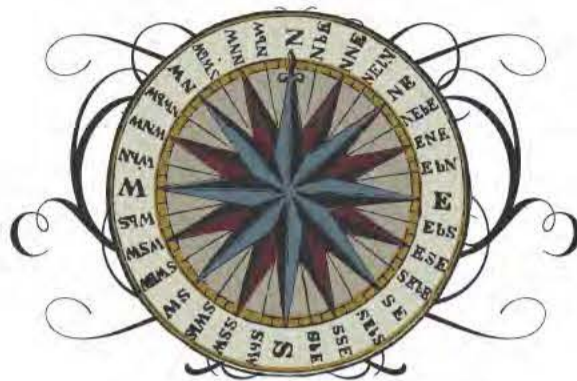
Con las iniciativas que adelantamos como CCO en el campo de la educación y cultura marítima, dentro de las cuales se inscribe el haber celebrado dichas exposiciones, se logró sensibilizar a los asistentes en el objetivo de comprender la riqueza de los elementos que se conjugan en la elaboración de un mapa costero o una carta náutica y en el análisis de los momentos históricos en que se produjeron estas representaciones, que fueron momentos en que ya se podía avistar el peso de la centralidad andina. Puede decirse que como grata excepción lo haremos con el *Plan de Cartagena de Indias* grabado por Covens y Mortier y dos cartas inéditas del famoso ingeniero italiano Battista Antonelli sobre las ciudades puerto de Panamá y Cartagena que nos ha enviado como cortesía el Museo Naval de Madrid.

A continuación se relacionan las principales cartas contenidas en el presente Atlas y su importancia histórica. La primera imagen será la de la Carta Universal de Juan de la Cosa del Museo Naval de Madrid y una bella fotografía del detalle correspondiente al Caribe como parte de la Carta Universal de Juan de la Cosa, perteneciente a la Sala de Documentos Manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango. Se publicarán, a continuación 3 mapas de 1601 de la serie Descripción de las indias y Tierra firme del Mar Océano que llaman Indias Occidentales de Antonio de Herrera y Descripción de la Audiencia de Panamá tomados de la Colección de mapas de distintas partes de América. *Historia General de los Hechos de los Castellanos* en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano. Estos mapas fueron impresos en Mapas de América en los libros españoles de los siglos XVI al XVIII (1503-1798), editado por Vindel Francisco, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1991. Se suman los mencionados planos de Antonelli. Acerca de la clásica cartografía del siglo XVI este atlas publicará el mapa titulado Castilla Aurífera el cual es muy conocido y citado en la historiografía colonial y que una vez fuera publicado en el clásico Atlas Histórico Geográfico de Colombia en donde apareció descrito como un mapa trazado según el modo portulano, pero sin rosa de los vientos y líneas de rumbo, por no tratarse de una carta náutica sino terrestre y con informaciones confusas: la provincia del Darién, del Golfo de Urabá hacia el noreste. Dice la descripción: “Castilla de Oro, en el territorio de la antigua provincia de Santa Marta; Venezuela al oeste y este del golfo y lago de Maracaibo; y reino de Bogotá al sur de Castilla de Oro. Otra pieza fundamental es el mapa de grabado en Londres en 1671 y contenido en el libro Descripción de América y del Nuevo Mundo con los nuevos habitantes, viajes y conquistas, los imperios de Nuevo México y Perú y las plantaciones de los europeos, sus fortalezas, puertos, y ciudades, y las montañas y ríos y sus habitantes, costumbres etc..”. Continúa el mapa Terra Firme como varios de la época publicado en 1645 y levantado por el holandés Johan Janbonius. También el mapa llamado Colombia Terra Firme and the Caribbe Islands By H. Moll (London 1701). First issue of this Map. the Terre Firma is northern S. America divided into the Governments of Darien. New Granada & Popayan, Sta. F., New Andalusia, Paria, Caribana or Guina... fue impreso en 1700 por Herman Moll: quien escribió también un conocido Atlas Manual de todas las partes del mundo publicado en 1709, 1713 y 1717. El espíritu de la compilación de Moll es la descripción de dichas partes para lo cual apuesta a la corrección y ajustes de mapas ya conocidos. Esta fue la base de la preparación para su Atlas Geográfico y sistema completo de la geografía publicado en 1717 y un Mapa nuevo y exacto de los dominios del rey Norte América donde podemos ubicar el mapa que hemos elegido.

Entre otros, presentaremos un mapa inédito de la Bahía de Calidonia “Plano de la Bahía de Calidonia Fortificada por la compañía de Escocia” el año 1697 hallado en el Archivo General de la Nación - Colombia. Al lado de este, el Plan du port de la Ville et des fortelesses de Carthagene. Este mapa ha sido comentado para la CCO. Junto al anterior, publicaremos el mapa número 15 que tampoco ha sido impreso en los Atlas históricos colombianos, se trata de la Nueva y Correcta Carta del Mar Pacífico o del Sur construida por las mejores noticias de los Pilotos de ella, y las más exactas Observaciones Astronómicas y Náuticas el año de 1744. Su autor es Jorge Juan para nosotros los marinos una figura importantísima en el desarrollo de la náutica alma y nervio de las actividades de la Real Armada española que le mereció ser elegido como geógrafo del Rey.

Un mapa de Baptiste Bourguignon Dánville que reposa en París en la Biblioteca nacional y un Plan de navegación de Thomas Jefferys quien era conocido como el Geógrafo del Príncipe en Inglaterra. Del Archivo General de la Nación, tomamos también una hermosa carta de la Bahía de Santa Marta de 1700 que no tiene detalles técnicos y es anónima. Provenientes de la Real Academia de la Historia se publican tres mapas correspondientes al catálogo del Atlas de América y en concreto América central- cartas náuticas. El primero es de 1755 y se llama Mapa Marítimo del Golfo de México e Islas de la América, para el uso de los Navegantes en esta parte del Mundo. Construido sobre las mejores memorias, y observaciones Astronómicas de Longitudes y Latitudes. Dedicado a Fernando VI Rey de España, y de las Indias por el cartógrafo famoso Tomás López y Juan de la Cruz. El segundo de ellos es la denominada Nueva y Correcta Carta del Mar Pacífico o del Sur, en sus términos: “...construida por las mejores noticias de los Pilotos de ella, y las más exactas Observaciones Astronómicas y Náuticas.” Del mismo catálogo añadimos un mapa correspondiente a la Guajira y Maracaibo del mismo Tomás Jefferys.

Se incluyen además planos y mapas hallados en la Sala de Manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango. De la misma manera y, provenientes del Instituto Hidrográfico del Ejército de Madrid, publicaremos la 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, y, por primera vez en las publicaciones colombianas, las imágenes correspondientes a las costas colombianas del famoso Mapa corográfico del Nuevo Reyno de Granada De Vicente Talledo y Rivera Teniente Coronel del Real Cuerpo de Ingenieros publicado en 1815. Dadas las restricciones de tiempo y la brevedad de este proyecto, no podemos decir que éste sea un Atlas exhaustivo; la investigación es permanente y los retos históricos constantes, así que seguiremos en el esfuerzo y esperamos poder ampliar nuestro Atlas en un mediano plazo con nuevos hallazgos dignos de ser compartidos a los interesados en el universo inagotable de la cartografía y al público en general.



Notas Introductorias

Trazando rumbos hacia Tierra Firme

Antes de introducir una breve reflexión historiográfica a este Atlas Histórico Marítimo, quisiera comentar que esta maratónica compilación cartográfica de tres meses, hubiera sido imposible sin la colaboración de las entidades archivísticas y personas a quien es justo mencionar y agradecer. Primero, al Secretario Ejecutivo de la Comisión Colombiana del Océano CCO, Contralmirante Juan Manuel Soltau, por su voto de confianza; a la historiadora Natalia Jaramillo Machuca, Asesora de Educación y Cultura Marítima de la CCO por su participación activa en el proceso de investigación y en la realización de la obra. Al profesor de la Universidad Carlos III de Madrid Antonio Tena Junguito por sus gestiones en las cartotecas de la Real Academia de la Historia de Madrid y el Museo Militar de Madrid e Instituto de Cultura Militar. En el Archivo General de la Nación de Colombia a Mauricio Tovar, Jefe de Servicios Especiales, por su colaboración; a la Directora Técnica del Archivo Histórico del Instituto Hidrográfico de la Marina de Cádiz, Inmaculada López; al Museo Naval de Madrid y allí a José María Moreno Marín y muy especialmente a Marta Janet Sierra de la Biblioteca Luis Ángel Arango.

Gracias a Augusta Liliana Fuentes por su desinteresada labor de transcripción y organización de los documentos. Al profesor Elicio Luis Virel de la Guerra en Sevilla. Al profesor Hernando Salcedo Fidalgo por sus comentarios a las cartas de Joaquín Francisco Fidalgo y las copias de tres de sus mapas para la presente edición. Al Capitán de Navío Miguel Aragón Fontenla en Cádiz por su copia del mapa de Covens & Mortier y los comentarios sobre el mapa y sobre el ataque de Vernon a Cartagena de Indias en 1741. A José Vicente Mogollón por el comentario al canal del Dique y el mapa al respecto hallado por él en el Archivo de Indias de Sevilla y al historiador José del Rey Fajardo S.J. por las copias de los mapas que incluyen la Guyana dentro del territorio del Virreinato de la Nueva Granada. Sumo a estos agradecimientos mi complacencia por la oportunidad de conocer y trabajar con la Comunicadora Gráfica Carolina Chávez, a quien debemos el detallismo y cuidado en el tratamiento de nuestras valiosas imágenes. Como anota en su saludo a este Atlas el Almirante Hernando Wills Vélez, Comandante de la Armada Nacional de Colombia, próximamente celebraremos la *Segunda Exposición de Cartografía Histórica Marítima de Colombia*, en continuidad con la que se celebró en el año 2005.

Atlas de mapas antiguos de Colombia siglos XVI a XIX y el trabajo de Mauricio Nieto Olarte sobre la obra cartográfica de Francisco José de Caldas, entre otros esfuerzos. En los años recientes quisiera destacar como antecedente a este proyecto, el especial trabajo creativo *Atlas del Golfo de Urabá*³ pues sin tratarse de un trabajo netamente histórico, vincula la iconografía con la perspectiva histórica lo cual enriquece la explicación de planos y mapas antiguos que toma desde la época precolombina hasta finales del siglo XX, las fundaciones de las primeras ciudades, el descubrimiento del océano Pacífico, el intento de los escoceses de formar un imperio en el Darién y uno de los íconos de la cartografía marítima histórica colombiana, la búsqueda de un canal transoceánico.

Los trabajos de Blanco Barros y el mencionado de Acevedo Latorre, dan importancia a la cartografía marítima y extienden la periodización hasta el siglo XIX apuntando naturalmente a la idea del Atlas como testimonio del proceso de consolidación de la Nación. En esa misma dirección Credencial Historia publicó un Atlas Básico de Historia de Colombia elaborado por el grupo de investigadores del Grupo Editorial 87 Ltda.⁴ Con una finalidad pedagógica de importancia. De los anteriores, el *Atlas de mapas antiguos de Colombia siglos XVI a XIX* de Acevedo Latorre presta una especial atención al espacio marino, fluvial y costero al hacer una constante comparación entre las piezas del siglo XVI y la posible localización y morfología actuales de los accidentes costeros.

En cuanto a la cartografía náutica o costera, destacamos *Early maps of Colombia up to 1850* de Kit S. Kapp, publicado por The Map Collector's Circle en Londres en 1971. En esta juiciosa compilación de la cual reposa un original en la Sala de Manuscritos Raros y Curiosos de la Biblioteca Luis Ángel

Arango, el autor refiere de manera significativa muchos mapas que muestran las costas entre ellos vale la pena nombrar las obras de los cartógrafos John Ogilby con mapas de 1671 sobre el Golfo de Cartagena, de Pieter Goos sobre los golfos de Venezuela y Santa Marta y el Golfo del Darién; de Arent Roggeveen un mapa que muestra las costas entre Santa Marta y Cartagena. Sobre Cartagena también contiene el de Carolo Allard de 1680 una carta publicada en Ámsterdam y variadas obras de cartógrafos franceses sobre las costas; el Islario de Coroneli donde se exhibe el ataque de Francis Drake a Cartagena y dos mapas más del mismo Drake, entre otras preciosas piezas relacionadas. En cuanto a los mapas que exhibe esta publicación de pequeño formato muestra por ejemplo en una calidad alta los planos de Cartagena de Nicolás Bellin.⁵

Actualmente, la Comisión Colombiana del Océano CCO se ha propuesto la elaboración de un Atlas marítimo del periodo colonial siguiendo la línea propuesta por el Archivo General de la Nación con la investigación de José Blanco Barros de 1992. Es significativo que en la lujosa publicación resultado de dicho Atlas Histórico Geográfico de Colombia, de 35 piezas cartográficas tan sólo 6 puedan denominarse abiertamente como cartas náuticas o marítimas entre ellas las relacionadas con San Andrés y Providencia. Esta intención se inscribe dentro del interés en la especificidad de la naturaleza de la geomorfología costera para el periodo colonial para rescatar la representación que del espacio marino y costero se hicieron los gobernantes y las potencias extranjeras a España. Deseamos que la franja costera sea el objeto de reflexión pues se trata de un espacio estratégico que vincula el mar y el continente a través de las voces de cronistas, ingenieros militares, científicos y políticos, entre otros sujetos.



 b. Carta náutica de 1527 levantada por Obispo Cardenal Salviati.⁶

3 *Atlas del Golfo de Urabá. Una mirada al Caribe de Antioquia y Chocó*, por GARCÍA-VALENCIA, C. ED. | INVEMAR; GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA Publicado por: INVEMAR, 2007 ISBN: 978-958-98104-3-9.

4 Cfr. "Atlas básico de Historia de Colombia marzo", 1993. No. 39 y anexo a la edición No. 25, de enero de 1992, Revista Credencial de Historia, Bogotá 1992-1993.

5. Cfr. *Le Petit Atlas Maritime recueil de carts et planes des quatre parties du monde*.

6 Carta náutica de 1527 levantada por Obispo Cardenal Salviati y dedicada a Carlos I de España y Emperador V de Alemania. Esta carta tiene una ornamentación de naves marinas, brújulas y figuras de fortalezas, palacios, estandartes y castillos.



La reconstrucción de esa manera de representar las costas tendrá que ver con una categoría que he propuesto en otros escenarios, que hace las veces de territorio en el espacio marino y que se refiere a una apropiación de los espacios costeros o insulares a través de la realización de rutas y recorridos.⁷ Se trata del *Maritorio*, construido por las relaciones comerciales, las expediciones transoceánicas, las navegaciones de cabotaje, el comercio legal o ilegal, entre otras exploraciones de esta naturaleza que se convierten en una forma efectiva de apropiación. El *maritorio* como espacio costero-marino comprende diversas formas de posesión y, con ello, rebasa la noción geográfica de las islas o de archipiélago y encierra el espacio que une las islas a través de aquello que las separa, el mar. Visto así, la navegación puede terminar de unir las costas con las islas pero también con el continente y de ellos las cartas náuticas, las crónicas los mapas y derroteros quedan como memoria efectiva de dicha apropiación. Esta rica documentación y representación gráfica permite explicar la conexión histórica que se causa entre las costas y el continente.⁸ Allí cumplen un papel importante las cartas náuticas históricas neogranadinas; estas pueden ser leídas

como documentos históricos y a la vez científicos por cuanto dejan conocer aspectos fundamentales de la práctica de la navegación de un periodo.

Jonh Parry comenta que en el siglo XIII existían en diversos puertos italianos y catalanes escuelas de hidrógrafos que dibujaban cartas para su uso en el mar basadas en la experiencia y no en la academia; es decir, con aciertos o desaciertos, a medida que evolucionó la práctica, evolucionó la teoría y no por separado. Los juicios que se hacen sobre la relatividad de la validez de las cartas de navegación antiguas, se parecen a la exigencia de efectividad que se hace a las cartas actuales y son juicios que pecan de anacronía e incluso de necedad. Este Atlas pretende no excederse en ese tipo de interpretación y dejar que las cartas náuticas ofrezcan elementos para reconstruir los problemas prácticos del momento en que se gestaron. Detalles como la desproporción de las dimensiones geomorfológicas, ausencia de escalas u otras fallas técnicas deberían provocar una nueva manera de leer los mapas pues la cartografía marítima antigua posiblemente haya sido juzgada severamente desde la perspectiva del presente.



 c. Mapamundi de Alonso de Santa Cruz.

7 El territorio se entiende como ejercicio del poder, una forma en que se apropia el espacio; no se trata sólo de una noción geográfica sino como una noción jurídico-política, el territorio "es lo que controla un cierto tipo de poder. Es la definición foucaultiana más asimilable a la noción de "maritorio." Cfr. Michel Foucault. "Preguntas a Michel Foucault sobre la geografía". En Michel Foucault, *Estrategias de poder. Obras esenciales*, Vol. II, Barcelona, Paidós.

8 La categoría territorio ha tomado importancia en los más recientes estudios sobre historia colonial en Colombia, entre otras cosas porque permite hacer un acercamiento a la relación de los diferentes grupos con el imperio español. Algunos de los estudios más recientes que involucran esta categoría son: Diana Bonnet Vélez, *Tierra y comunidad un problema irresuelto: El caso del altiplano cundiboyacense (Virreinato de la Nueva Granada 1750-1800)* Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Academia Colombiana de Historia, 2002. Marta Herrera, *Ordenar para controlar. Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes centrales neogranadinos*. Siglo XVIII, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Academia Colombiana de Historia, 2002. María Clemencia Ramírez, *Frontera fluida entre Andes, piedemonte y selva. El caso del Valle de Sibundoy, siglos XVI-XVIII*, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1996. Parte de la pertinencia en la perspectiva de Braudel es que la definición de territorio involucra de manera interdisciplinaria, la historia, la antropología y la geografía. Estas definiciones van desde el territorio como espacio apropiado hasta las formas de construcción y dominio del espacio. Si adoptamos la definición de territorio como apropiación de un espacio específico con un poblamiento y ocupación, no cabría la definición aplicada al mar. Alain Corbain habla de un "espacio vacío" o el mismo Braudel habla del mar como "llanura líquida"; el *territorio marítimo* se construye con diferentes grupos y no con el de los representantes, para el caso colonial, del imperio que ha tomado posesión de las islas y costas.



Según el geógrafo Agustín Blanco, se pueden diferenciar distintos tipos de mapas que ilustran la naturaleza de los mapas costeros: los primeros son hechos por acumulación, esto es que sobre un mapa inicial se van corrigiendo los datos, es el caso de muchas cartas náuticas antiguas que fueron corregidas por navegantes en posteriores recorridos; y por restitución esto es, mapas nuevos realizados para priorizar cierto tipo de información sobre una zona, elaborados a partir de una especie de vista aérea que serían mapas de gran precisión. De ellos, los primeros pueden poseer un valor agregado tanto para la geografía como para la historia.⁹ Un ejercicio del Capitán Carlos Tejada, ejemplifica la manera en que las cartas náuticas antiguas de la Bahía de Cartagena muestran el proceso de larga duración de los cambios causados por la erosión, entre otros detalles. Allí las cartas son base fundamental para un trabajo de inventario ambiental de zonas afectadas en cuanto al medio físico, medio biológico, y socioeconómico, especialmente en lo que se refiere a sus variables de paisaje. Si esta visión se inserta en las nuevas posibilidades de la tecnología, se logra identificar movimientos casi imperceptibles convirtiendo incluso hoy en día estas cartas y planos de las costas en proveedoras de valiosa información. Jesús Josué Díaz Prieto explica que es muy interesante que los mapas de hace más de dos siglos proporcionen datos que “facilitan el conocimiento del comportamiento histórico de las costas, la geomorfología submarina y el desarrollo de ciudades y poblaciones entre otros.”¹⁰

Un antecedente importante de la cartografía española son los viajes de los navegantes catalanes quienes durante el Siglo XIII, partiendo de la riquísima Barcelona, ejercieron la navegación dejando como memoria impresionantes mapas con aplicaciones en oro y plata y de enormes. También hacia parte de este bagaje el conocimiento heredado de los árabes. Muestra de la credibilidad de los mapas de catalanes y mallorquinos y su éxito entre los comerciantes fue la rápida difusión del *Atlas catalán* de 1375 de Abraham Cresques y las memorias del viajero Jacome Ferrer a África en 1345.¹¹

Después de pasar por la impresionante Carta Universal de Juan de la Cosa de 1500 con la que inicia este Atlas, podemos considerar como antecedentes de la cartografía española que delinearán por primera vez de las costas americanas, las diferentes publicaciones bajo la denominación *Arte de marear* y los portulanos al inicio del siglo XVI de los italianos como Batista Agnese quien proveyó al mundo en 1544 una de las primeras visiones de América. A instancias de la actividad cartográfica española oficial de la Casa de Contratación de Sevilla, y faltando algunos años para que Mercator inventara

el sistema de proyección que se diera a conocer en 1569, Agnese mostró uno de los abundantes mapamundi en que se alternaban la experiencia de antiguos navegantes con las descripciones de quienes recién habían navegando por los ‘nuevos mares’, es decir, hubo que combinar la intuición con las orientaciones proveídas por las cartas de marear y los portulanos. Con el descubrimiento del mundo ultramarino, para el navegante europeo dichas cartas de marear, no eran una ‘carta bajo la manga’ en el sentido de que no fueron proveedoras de información sobre la longitud necesaria para atravesar el vasto océano y remitían más bien, como prudentes consejeras a la observación de la altura del sol o de la estrella Polar.

Parry señala que antes del Descubrimiento de las Indias los navegantes “creyeron que el Atlántico no era navegable, y tuvieron un profundo temor supersticioso al “verde mar tenebroso” temor contagiado de la Europa occidental.”¹² Una de las formas de empezar a conocer aquello a lo que se temía fue el aprendizaje por parte de Occidente de las experiencias de los árabes, especialmente la observación del cielo. El conocimiento de los astros había sido transmitido por los marinos árabes a los portugueses quienes con ello se orientaron en sus exitosos primero viajes atlánticos. Los imponderables de los viajes del siglo XVI también tenían que ver con el estado de desarrollo en que se hallaban los instrumentos de navegación como el astrolabio de clara herencia medieval el cual se fue volviendo más práctico y el cuadrante con el cual se estimaba la altura de los astros sobre el horizonte y el reloj de una ampolla de arena. Quizá el más significativo, la aguja de marear esto es, la aguja de la brújula que se vincula a la rosa de los vientos que indicaba al navegante el norte para orientar hacia allí el rumbo.

De igual manera el Mapamundi elaborado por Pedro de Medina en 1545,¹³ muestra que las cartelas que aparecen en los mapamundi pueden ser parte de una estrategia de la Corona para desorientar a los invasores extranjeros en este caso la cartela que dice “Canibali” a la entrada del Mar de las Antillas.¹⁴ Esta es una dinámica constante en los mapas sobre costas. El mapa de Medina no es muy detallado pero la ausencia de detalle y algunos “errores” pueden ser parte de las intenciones del cartógrafo. Este ‘acto comunicativo’ podría ser una especie de respuesta a aquello que los españoles encontraron en las cartas elaboradas por otras naciones europeas. Horacio Capel advierte que “La utilización por marinos hispanos de cartas náuticas con errores que los españoles consideraban intencionados, y las reclamaciones de otras potencias sobre territorios del imperio mal

9 MONTAÑEZ Gómez, Gustavo, Elementos de Historiografía de la Geografía Colombiana – Revista Estudios Sociales Universidad de los Andes, Junio de 1999, p. 8.

10 DÍAZ Prieto, Jesús Josué, Ajuste y comparación de cartas, mapas y planos de los siglos XVIII y XIX en Boletín Científico no. 21 CIOH, Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas, 2003.

11 PUIGGRÓS, Rodolfo, La España que conquistó el Nuevo Mundo, El Áncora Editores, Quinta edición, Bogotá, 1989, p. 47 – 48 y 49.

12 PARRY, Jonh H. *Europa y la expansión del mundo*, Breviarios del Fondo de Cultura Económica, tercera edición en español, México, 1998, pag. 17.

13 MEDINA, Pedro, Mapamundi, Escala gráfica en leguas 82cmx59 cm, Manuscrito coloreado a tinta y óleo sobre pergamino. Biblioteca Nacional de Madrid- Reprografado de *Cartografía Histórica del Encuentro de dos mundos*, op. Cita.

14 Cfr., ROBINSON, Arthur H., Sale, Randall D., Morrison Joel L., Muehrcke, Phillip C. *Elementos de cartografía*, Ediciones Omega S.A., Barcelona, 1987.

15 CAPEL, Horacio, en *Carlos III y la Ciencia de la Ilustración*, Capítulo Geografía y Cartografía, Manuel Sellés José Luis Peset y Antonio LaFuente compiladores, Alianza editorial, Madrid 1988, p. 101.





 d. Mapamundi Pedro de Medina. 1545.

cartografiados, eran motivos de inquietud.”¹⁵ El mapamundi de Medina exhibe las cartelas –que son típicas españolas– para nombrar la posesión. Si se trata de una mentira intencional, se trata entonces de una advertencia, un mensaje del tipo: – “¡No se acerque!” que denota un usuario distinto al que se le muestran las posibilidades de riqueza. Ese mecanismo retórico está reforzado por el letrero que anuncia la entrada al Mar de las Antillas y que dice: “Caníbales”. En ese sentido,

los diarios de los primeros navegantes a América cumplieron una función vital. El relato de Américo Vespucio impactó tempranamente a los cartógrafos y al público general. Uno de los elementos más subyugantes del relato está compuesto por las escenas de canibalismo que ilustraban pasajes como uno famoso en que el autor aseguraba haber visto hombres en trozos, verdaderos jamones humanos colgados en las chozas de los indígenas.¹⁶



f. Detalle del Nuevo Mundo de Munster.

 e. El Nuevo Mundo. Sebastián Munster. 1552.

16 Al respecto el reciente trabajo de Paolo Vignolo y Virgilio Becerra (Editores). Tierra Firme: “El Darién en el imaginario de los conquistadores.” ICANH, Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, 2011.

Volviendo a las cartelas del mapa de Medina que anuncian la presencia de caníbales, el autor oculta con ellas los lugares que prometen posibilidades de riqueza como ocurrió con otras estrategias de ocultamiento de información geográfica en el periodo de 'Conquista'. Pedro de Medina, cosmógrafo y matemático, fue también examinador de los pilotos para las Indias y escribió la obra famosa *El arte de Navegar*, publicada en Valladolid en 1548 publicó el *Libro de Grandezas y Cosas Memorables de España* y el *Regimiento de Navegación*. Otros

cosmógrafos famosos como Diego Gutiérrez quien se hizo célebre por su publicación en 1562 junto con el grabador Jerónimo Cock del mapa titulado *Cuarta parte del mundo, América*, el más grande e impresionante del Nuevo Mundo hasta ese momento. El siguiente fragmento ilustra los problemas técnicos de las cartas de marear, las demandas a la Casa de Contratación para solucionarlos y el objeto de permanente discusión que este asunto generaba; en ese caso se trata justamente de los dilemas debatidos entre Pedro de Medina y Diego Gutiérrez:



Muy magníficos señores:

Pedro de Medina, cosmógrafo, digo que por una petición que yo “ante vuestras mercedes presenté dije cómo las cartas de marear que en esta ciudad se hacen con que se navega a las Indias de Su Majestad y los regimientos de la altura y agujas de marear que son los instrumentos con que se hace la dicha navegación, tienen yerros y defectos muy señalados, tales que a los navegantes pueden traer muchos daños y peligros, y vuestras mercedes, a mi pedimiento, mandaron que en esta Casa de la Contratación se juntasen el piloto mayor y cosmógrafos de Su Majestad y otras muchas personas que entienden el arte para que lo determinasen, y éstas mandaron a Diego Gutiérrez, cosmógrafo de Su Majestad, que hace las dichas cartas y los instrumentos susodichos, que los trajese, para que fuesen vistos; y estando juntos ante vuestras mercedes, yo dije y declaré que las cartas de marear que el dicho Diego Gutiérrez hace están erradas por muchas razones que enseñé, en especial porque no están fechadas conforme al patrón universal que esta Casa tiene, por el que Su Majestad manda que se hagan las dichas cartas, como parece por ordenanza expresa que esta Casa tiene. Y las agujas mostré tener yerro por no estar puestas en su punto y “ración, y en cuanto a los regimientos, mostré tener yerros y faltas muy notables, pues entre los regimientos que la trajeron pareció gran diferencia, y se halló regimiento firmado y aprobado por el capitán Sebastián Caboto, piloto mayor, el cual, de más de en muchas partes estar” errado, había algunos yerros de tres grados y yerro de seis grados, todo lo cual vuestras mercedes vieron y leyeron, y porque en lo que toca a las cartas mas claramente conste a vuestras mercedes, pido y suplico en aquella manera que mejor puedo y de derecho debo, manden a los cosmógrafos de Su Majestad que dentro de un breve término vean el dicho patrón y asimismo las dichas cartas que el dicho Diego Gutiérrez; hace y den por exacto si están conformes o en qué difieren. Y porque esto conviene al servicio de Su Majestad y al bien común, pido según pedido tengo sobre lo que el muy magnífico oficio de vuestras mercedes imploro y pido justicia, etc., Pedro de Medina.

*Pedimientos y paresceres entre Pedro de Medina con Diego Gutiérrez, cosmógrafo
Archivo General de Indias, Justicia, leg. 1^o 146.*

[Rúbrica.]





g. Mapa cuarta parte del mundo Diego Gutiérrez.

Según Gustavo Montañez, para los países latinoamericanos los siglos XVI y XVII no son tan ricos en la difusión de la cartografía histórica como en la de otras fuentes para el conocimiento geográfico; la geografía sirvió especialmente para fines militares, por lo que adquirió en ciertos periodos un carácter de secreto de Estado. En este mismo sentido “la Corona española era especialmente celosa con la divulgación geográfica y por ello inició desde el mismo siglo XVI su control riguroso.”¹⁷ Este sigilo de la cartografía española, consistente también en el ocultamiento de mapas, por ejemplo los producidos por la labor constante de la Casa de Contratación, no solo contribuyen a la ausencia de trabajos sobre las costas americanas en este periodo sino que abren nuevas preguntas a los investigadores acerca del espionaje cartográfico, por usar una expresión que connota la manera en que la información geográfica y los trazos por ejemplo de los mapas de Antonio de Herrera o de Juan de Velasco, fueron a parar en talleres de grabado holandeses, como veremos en uno de los apartados del Atlas. De ahí que hayamos anexado a los mapas algunos fragmentos de obras producidas en el periodo en que se publica cada grupo de piezas cartográficas; estos fragmentos muestran la vitalidad con que se podía acceder

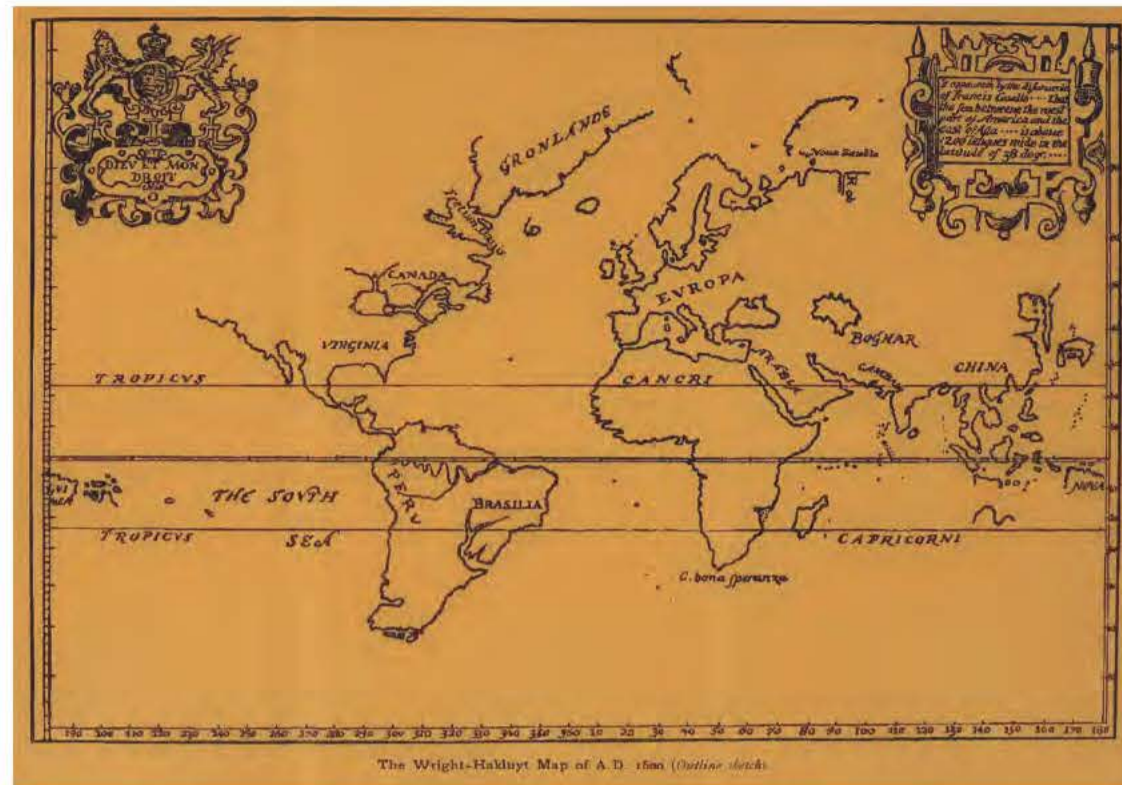
a la información geográfica a pesar del silencio de los mapas que se encontraban presos por el sigilo imperial.


Para hacer una reflexión acerca de la naturaleza de la cartografía de las costas y mares colombianos sería útil traer a la memoria algunos juegos como batalla naval, Risk o el clásico Monopolio. El éxito de aquellas competencias reside en entrenarse apropiarse para imaginariamente de espacios y países, fortunas y riquezas; allí, un mapa se convierte en la promesa de un vínculo, en la plataforma de los anhelos de posesión. De esta suerte, las cartas náuticas también dejan de ser un instrumento de navegación para convertirse en una metáfora de los deseos de Conquista. Sin duda en ellas también, como en todos los mapas, el valor técnico se desplaza: “Se toma pues el objeto plasmado como una representación figurativa, pero con carga de realidad, así físicamente no responda a ella.”¹⁸ Por ello, la exhibición de un conjunto de mapas antiguos de los litorales Caribe y Pacífico colombianos provoca la búsqueda de las claves con las cuales el mapa fue trazado por primera vez, es decir, los términos del colonialismo, la mirada de los que Mary Louis Pratt llama *Ojos imperiales*.

17 GUSTAVO MONTAÑEZ diferencia momentos históricos en los cuales podríamos pensar la evolución de la cartografía. Un primer momento, la Conquista, en donde lo más importante era describir y relatar el lugar de las riquezas de las nuevas tierras; allí predomina un saber intuitivo. Un periodo destinado al ‘pensamiento geográfico de la Independencia’, en donde con un impulso claro de un conocimiento científico, se ubican la Expedición Fidalgo y la Expedición Botánica; la labor de Francisco José de Caldas y las exploraciones del Alejandro Von Humboldt; y un tercer momento en que se dio con Agustín Codazzi, con su “un atlas compuesto de 52 mapas, un libro de geografía dividido en dos partes; la geografía física y la geografía política; un mapamundi de los viajes de los primeros exploradores y pobladores de América; un mapa de los asentamientos indígenas desde la época del descubrimiento; una visión política de toda la América el Sur; resúmenes geológicos de las eras primaria, secundaria y terciaria...”, que nos hablan de un verdadero proyecto geográfico de la mano de un proyecto de nación. MONTAÑEZ GÓMEZ, Gustavo, Elementos de Historiografía de la Geografía Colombiana / Revista Estudios Sociales Universidad de los Andes, Junio de 1999.

18 LOAIZA, Miriam, “Iconografía Cartográfica, un método para la lectura”, en Revista Memoria y Sociedad, Revista de Historia de la Pontificia Universidad Javeriana, Vol 6., no. 12, agosto 2002.

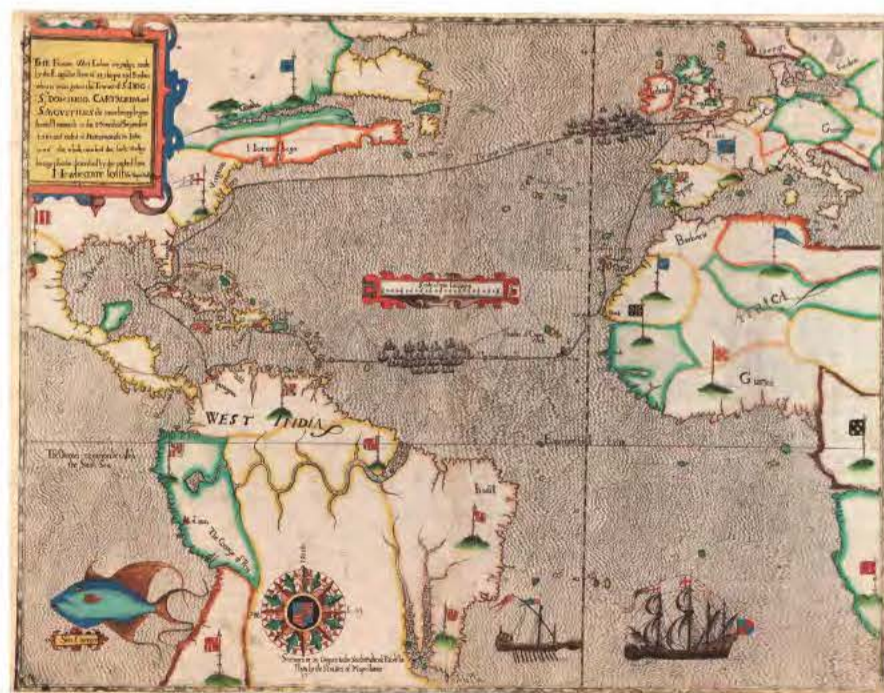




 h. Mapa editado por Richard Hakluyt. 1600.

Si bien los viajes oficiales fueron para la Corona, proveedores de la más rica y variada información geográfica, otro tanto ocurrió con los viajes ilegales o secretamente amparados por la corona inglesa y que dejaron honda huella en el mar de las Antillas, en el sur de España y en el Pacífico tanto americano como filipino. Uno de esos agentes también delineó mapas y también editó sus memorias de viajes como adicionales preseas de sus hazañas: entre muchos, se destaca Francis Drake y su circunnavegación que estimuló de manera tal su sueños y apetitos que se hizo socio de la Compañía de las Indias Occidentales en 1585 la cual tenía

entre sus diversos fines la realización de un asalto de grandes proporciones al Caribe y la Florida. Fruto de ello surgió la obra *Verdadero Discurso* editada entre 1586 y 1589 por Richard Hakluyt como *Viajes de Drake 1585-1586*.¹⁹ Estos viajes también fueron fuente de información privilegiada para el conocimiento del mundo conocido y por conocer. Además de sus robos, asaltos y temerarias correrías, Drake (1545-1596), fue reconocido como Almirante y navegante y, entre 1577 y 1580, hizo el famoso viaje a las Indias sobre el cual publicó un manuscrito con mapas inspirados entre éstos el Mapamundi de Boezio.



 i. Mapa de Giovanni Battista

19 DRAKE, Francis, El viaje a India Occidental 1585-86, Editado por Mary Frear Keeler, La Sociedad Hakluyt, Londres, 1981.




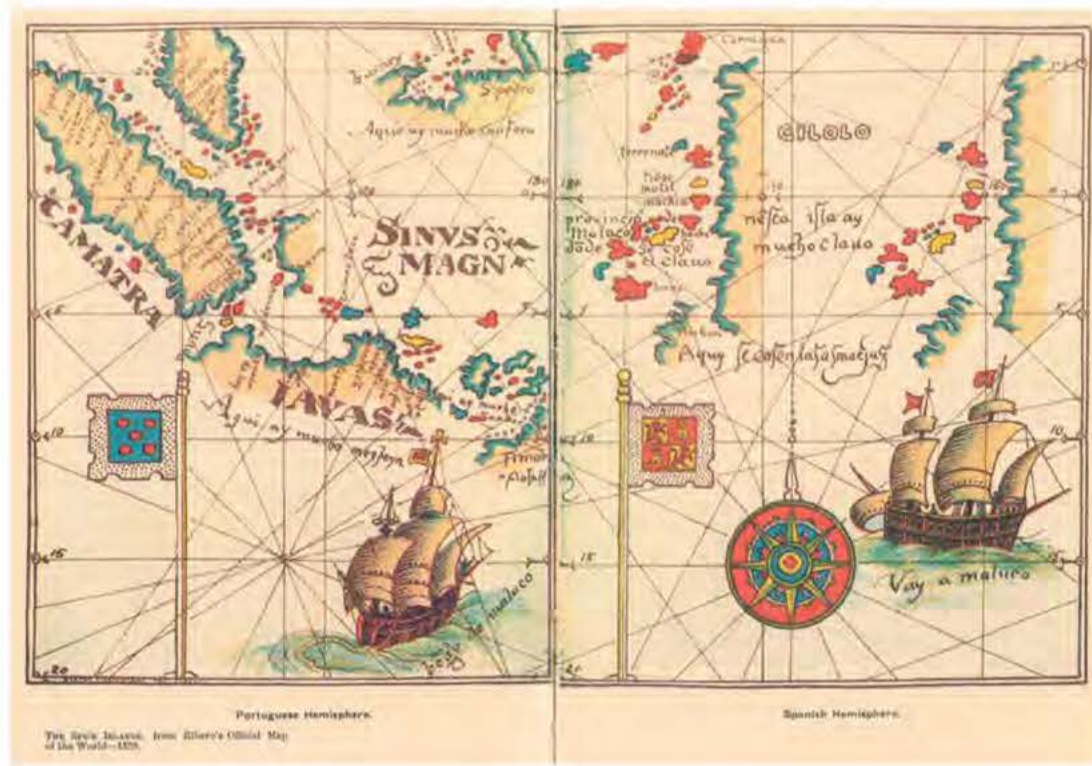
En una reciente columna del Diario *El Espectador*, anotaba con justicia Weilder Guerra Curvelo que no solo es lícito hablar de la imagen de los piratas y corsarios como geógrafos y artistas sino como naturalistas de su época. Añade a la idea que los piratas, sin embargo, no solo acopiaban metales preciosos, sino un singular conocimiento sobre los mares y la naturaleza de América, la presentación de una obra que compiló dicho conocimiento titulado *Historia Natural de las Indias*, conocida comúnmente como *El manuscrito Drake*, con increíbles imágenes de las diversas regiones del recién descubierto Nuevo Mundo; contiene 62 ilustraciones botánicas, 89 ilustraciones de peces, mamíferos y aves y 43 imágenes de indígenas, españoles y esclavos africanos e ilustraciones sobre la agricultura, pesca marítima, caza y cocina. Esta naturaleza es permeada por las leyendas medievales lo que hace que los peces del mar Caribe aparezcan con grandes colmillos y orejas de perro.²⁰

Una de las novedades en el presente *Atlas* es la orientación de la investigación que prioriza la visión geográfica y la relevancia de los accidentes marinos y costeros. Los mapas elegidos permiten una lectura de lo universal a lo local, pues en los dos ámbitos el espacio marítimo resulta definitivo: si en un primer momento los ojos miran del Nuevo al Viejo Mundo, en un segundo momento, la mirada poscolonial ha debido corresponder a un ejercicio de autoconciencia geográfica, pero no fue así. Nuestra propuesta consta, por una parte, de una apreciación iconográfica de la permanente representación de montañas –o a veces árboles–, puertos y ciudades, y la ubicación de los mismos con relación al mar; y por otra, de

una interpretación ideológica pues la iconografía ilustra la consolidación de una mentalidad andina colombiana. Nos hemos permitido la libertad de juntar mapas y cartas de diferente naturaleza dada la importancia que cobra en nuestra lectura el acercamiento a la problemática; típicos mapamundi, portulanos, generales o de identificación de zonas para la explotación de riquezas, rutas de navegación transoceánica, dos planos de una ciudad y un fuerte y vistas sobre accidentes geográficos puntuales entre otros.

En cuanto a lo que encontraremos en la presente publicación, dedicaremos la primera parte a una breve muestra del siglo XVI en donde los mapas brillan a la luz de sus creadores pero también de los cronistas autorizados por la Corona española y la actividad geográfica de los viajes del descubrimiento.

En una segunda parte, la aparición colorida y contundente de la Escuela cartográfica holandesa; un apartado que titulamos Visiones del Pacífico. También dedicaremos un apartado a la mirada de Herman Moll y otros cartógrafos como Somovilla, posada sobre las islas de San Andrés y Providencia. Importante reseñar los mapas del Pacífico: ellos muestran que el litoral Pacífico colombiano, no fue un testigo para nada pasivo de la historia colonial y del paso de las naves que, con destino a Guayaquil, Acapulco y Filipinas, transitaron sin interrupción por años desde el momento en que se avistó el Mar de Sur en 1513. Los mapas del Pacífico que hemos elegido destacan, pequeños accidentes geográficos como cierta isla solitaria que se debate ante el ataque despiadado de unos ríos que la mecen y la empujan al mar. *Ver Mapa 021.* 



 j. Diego de Ribero. Ilustración del Tratado de Tordesillas.

20 Diario El Espectador, edición de Septiembre 15 2014.

Como los cartógrafos, el papel de los geógrafos fue clave en la definición de los términos de los tratados con que se zanjaron las disputas territoriales europeas. Para el Tratado de Tordesillas se consultó a Abraham Ortelius. Las posibilidades se veían en el recuadro en el mapa mundial de 1569, que mostró que el cuarteto de islas árticas y el paso libre de agua entre el Atlántico y el Pacífico. En el Atlas intentamos mostrar el quehacer de estos geógrafos y naturalistas que obedecían a un proyecto imperial o nacional; pero estos agentes no fueron los únicos cartógrafos. Los primeros mapas ingleses de las costas americanas de que se tiene noticia no son justamente mapas de hidrógrafos o ingenieros aunque llegaremos a ellos como en el caso del famoso Thomas Jefferys.

En *Redes, objetos y prácticas en la Ilustración española*, Antonio LaFuente García parte de la idea que existe una escala para determinar la evolución de la técnica con datos visibles en una matriz conceptual que permite organizarlos. El autor propone que existe una escala imperial para captar lo más novedoso de las prácticas científicas europeas durante el siglo XVIII; una escala que genera redes que permiten conocer los mecanismos de acción y la producción de objetos científicos; para ello ubica los centros de producción de la ciencia cerca de los centros de decisión política, así pues los objetos transitan por una red de relaciones. De esa manera nuestros mapas gravitan más fuertemente al final del periodo colonial en la cima de la ciencia naval atada a las academias militares y las Reformas Borbónicas. Estas reformas desafortunadamente para la Nueva Granada, ayudaron en términos generales a fortalecer el gobierno central en Santa Fe, en la cumbre de nuestras montañas centrales. Este Atlas es un intento, de una parte, por juntar ciertas representaciones cartográficas sobre el espacio Caribe y Pacífico para mostrar o cuestionar la consolidación de una mentalidad andina que encuentra eco en dichas representaciones; y de otra, por reflexionar acerca de la naturaleza de la cartografía en la dirección del análisis ideológico, si se quiere, por comprender además de la elaboración del mapa, la red de relaciones y los engranajes. Para ello son útiles en el análisis de los mapas la permanencia de algunos íconos cuyas leves variaciones en el tiempo parecen contar una historia en la medida en que ellas -dibujos de árboles, iglesias, ciudades o montañas- cargadas de sentido, se acercan o alejan de las costas colombianas. Igualmente las diversas convenciones que implican campañas militares para el control de la población indígena rebelde o para repeler a los extranjeros o construir fortificaciones, -caso de las campañas libradas por ingenieros militares como Antonio de Arévalo-, y batimetrías propias de la formación ilustrada que aún hoy día sorprenden por su asombrosa precisión.

En el presente *Atlas*, dedicaremos la primera parte a una breve muestra del siglo XVI en donde los mapas brillan a la luz de sus creadores pero también de los cronistas autorizados por la Corona española y la actividad geográfica de los viajes

del descubrimiento como de la actividad de instituciones como la Casa de Contratación. Aunque priorizaremos los mapas españoles dado el peso de la visión del imperio sobre sus colonias, nos hemos detenido en las visiones de los imperios en pugna pues nos enseñan que las costas americanas eran ese Norte de las ambiciones para otras naciones que no solo las describieron y cartografiaron.

En una segunda parte, la aparición colorida y contundente de la Escuela cartográfica holandesa; un apartado que se llama Visiones del Pacífico que pone en evidencia. También dedicaremos un apartado en donde la mirada de Herman Moll y otros cartógrafos no españoles se posaron sobre las islas de San Andrés y Providencia.

Otro ítem en el que nos detendremos será el de ese grupo de privilegiados de Academia del periodo borbónico ilustrado a quienes Horacio Capel denomina *Ingenieros Militares*. El componente militar y la defensa del imperio, especialmente durante la Colonia, eran tarea primordial, cumplida muchas veces por individuos polifacéticos y muy prácticos. “Las amplias funciones de los ingenieros militares fueron definidas mediante una Ordenanza de 1718, que les asignaba tareas militares y civiles. Entre las primeras estaban las referidas a la defensa del territorio metropolitano y de los territorios de ultramar, realización de proyectos y dirección de las obras de plazas, fortificaciones militares y puertos; hasta la participación en el ataque de plazas fuertes enemigas en caso de conflicto bélico. También se les encomendaban trabajos de reconocimiento territorial y cartografía de los territorios del imperio.”²¹ De esta realización nos queda para finales del siglo XVIII abundante información geográfica y piezas cartográficas de gran valor.

En su gran mayoría los mapas que reproducimos en el presente *Atlas*, fueron hallados en los siguientes Archivos Históricos de los cuales hemos obtenido el permiso para su reproducción: AGN Archivo General de la Nación Colombia, AGI Archivo General de Indias – España, BNM Biblioteca Nacional de España; Museo Naval de Madrid, Sala de Manuscritos Raros y Curiosos de la Luis Ángel Arango, La RHA Real Academia de la Historia de Madrid y el Servicio Hidrográfico del Ejército Militar de Madrid. Por último es importante anotar que muchos datos biográficos de gran utilidad en esta recopilación han sido corroborados con la magnífica obra de Tooley’s Diccionario of Mapmakers Revised Edition, editado por Josephine French, Valerie Scott y Alice Lowenthal, Map Collection Publications in association with Richard Arkway, 1999.

Nara Fuentes Crispín
Autora

21 CONDE CALDERÓN, Jorge, Prólogo a *Notas de la Expedición Fidalgo*, Gobernación de Bolívar. Instituto Internacional de Estudios del Caribe, Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1999, p. 16.





LA
ALBORADA
DEL SIGLO
XVI

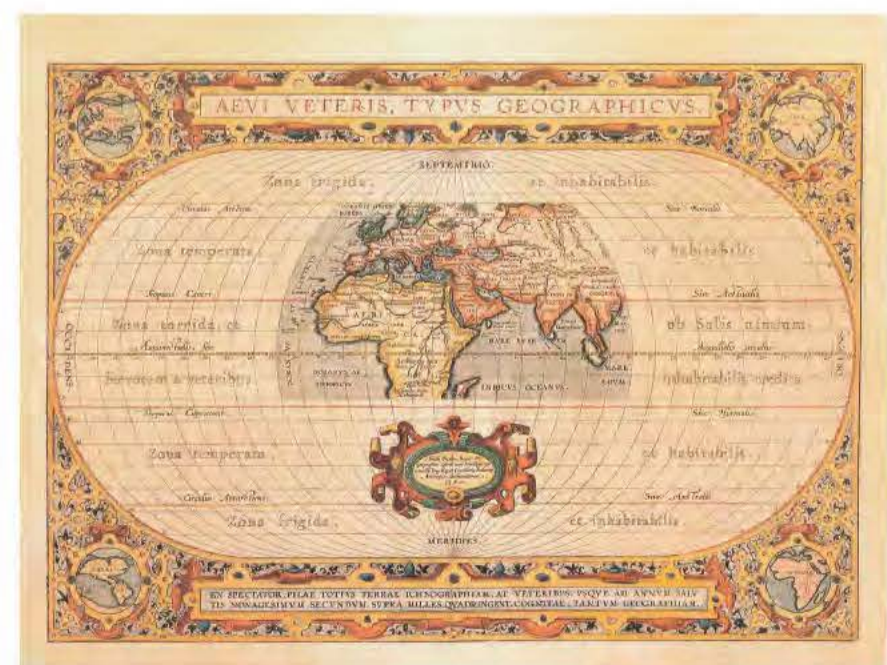
Los viajes de exploración portugueses hacia la costa africana, los viajes comerciales de los italianos, el viaje de Vasco de Gama a la India en 1497 y de Pedro Álvarez Cabral a la India en 1500 y los viajes de los catalanes en el siglo XIV – sumados a los viajes de descubrimiento de América de Cristóbal Colón – fueron, de alguna manera, los frutos de los estudios clásicos de la geografía medieval de la lectura de los libros y la mirada de los mapas antiguos que se quedaban cortos ante las ansias de nuevas rutas; ese fruto ocuparía al hombre renacentista por largos años en la reordenación de su imagen del mundo. Así conocemos por el Diario de Colón los confesos efectos en este marino de sus lecturas de los diarios de Marco Polo y sus deseos de llevar el Evangelio de Cristo al Oriente y de hallar nuevas rutas comerciales.

En un sentido paradójico fascinante, los viajes impactarían el conocimiento académico y humanístico. Es imposible enumerar los múltiples efectos de los viajes de Cristóbal Colón en Europa. Uno de los más evidentes se produjo sin duda en la mente de los cartógrafos y a su vez, en la vida institucional a través de la cual los imperios se ocuparían de dar a la cartografía y a la ciencia de la náutica un nuevo estatus. Es así como se crea La Casa de la Contratación en 1503 en Sevilla con funciones como la gestión cartográfica de las nuevas tierras descubiertas. Esta institución se encargaba del levantamiento de mapas América o “cuarta parte del mundo” como uno de Diego Gutiérrez publicado en 1562 que incluye América Central y Suramérica, con partes de la costa este norteamericana y en donde se insinúa una larga línea de costa de nuestro Caribe. Un año antes Gerardo Mercator había descubierto que las proyecciones matemáticas ayudaban en la cartografía en la búsqueda de las medidas de la latitud y el conocimiento de la superficie del mundo lo cual incentivó el estudio de las matemáticas.

En 1508 se instauró la Cátedra de Arte de Navegación y Cosmografía que se encargaba del entrenamiento de los hombres de mar; un Tribunal de Cosmógrafos evaluaba esta preparación y su dirección estuvo detentada por hombres como

Américo Vespucio y Sebastián Caboto, entre otros. Es el caso de Gerardo Mercator quien no sólo se acogió a las descripciones del Nuevo Mundo del genovés en donde aparecían relacionadas las riquezas del Nuevo Mundo como especias y otras riquezas sino que conoció también las líneas de Américo Vespucio quien siguiendo la huella de Colón había ido en busca de las nombradas regiones del Sur para llegar a la “zona tórrida”.

Para ese entonces, el mundo se figuraba dividido en dos: Abraham Ortelius lo había dividido en zonas climáticas, con el trazo de los trópicos de Cáncer y Capricornio y había demarcado las zonas templadas como habitables, una zona tropical difícilmente habitable, y las zonas del Norte y el Sur como inhabitables. Se sabe bien que el medioevo tenía clara la perspectiva geográfica que dividía el universo en Norte y Sur y reconocía que había territorios sin descubrir en los cuales los europeos tenían una misión de civilización y conquista. El *Theatrum Orbis Terrarum* de Ortelius publicado en 1570 incluyó a América.



k. Aevi Veteris Typus Geographicus. Abraham Ortelius. 1590.







 Mapa 001. Carta universal, Juan de la Cosa, 1500.



Según la curaduría del Museo Naval, la importancia de esta carta radica en ser el documento cartográfico más antiguo en el que se representa el continente americano: “Se trata de un mapa manuscrito en colores trazado sobre dos pieles de ternera unidas, con forma irregular. A poniente está representada la imagen de San Cristóbal, y a sus pies, aparecen la fecha y la firma del documento: Juan de la Cosa la hizo en el puerto de Santa María en año de 1500. Están dibujadas dos líneas paralelas que se identifican con el Ecuador y el trópico de Cáncer, a las que corta una perpendicular que representaría el meridiano de las islas Azores y que posiblemente simbolizaría la división geográfica entre españoles y portugueses resultante del Tratado de Tordesillas. Las extraordinarias dimensiones, su profusa y rica decoración y la extensa y actualizada información geográfica que utiliza reforzarían la teoría de que la carta fue un encargo del arzobispo, Rodríguez Fonseca, responsable en los viajes al Nuevo Mundo, con el objeto de mostrar a los Reyes Católicos la nueva geografía del Mundo tras los últimos descubrimientos.”²²

Entre tanto como explica José Luis Martínez, en el sentido más práctico, con algunos naufragios y fracasos, la realización de los viajes que siguieron a Colón fueron marcando el derrotero de la ruta oficial que serviría de puente a los españoles a sus futuras colonias americanas con el siguiente itinerario: salían de Sevilla y más delante de Cádiz, a buscar las islas Canarias casi siempre la isla Gomera. Esto les demandaba por lo general ocho días. Desde allí, emprendían una segunda etapa hacia las Antillas, navegando siempre hacia el oeste aprovechando los vientos alisios. Este tramo del recorrido duraba casi un mes al cabo del cual arribaban en las Isla Deseada u otra de las pequeñas Antillas como Guadalupe o Trinidad donde hacían un breve descanso y una retoma del recorrido dependiendo del destino final hacia Cartagena, La Habana o Santo Domingo.²³

Estos viajes eran tremendamente inseguros. El sistema de la aguja o la brújula conocida en la antigüedad resultaba insuficiente para los viajes interoceánicos de manera que para los viajes precedentes al Descubrimiento de América, como advierte Pérez Mallaina, “... una brújula no servía de mucho si no se disponía de una representación gráfica donde estuviesen

dibujados los distintos puertos de origen y destino con indicaciones de sus rumbos, es decir, las líneas que los unían y los ángulos que dichas líneas formaba con el norte magnético marcado por la aguja.”²⁴ Los famosos mapas portulanos que mostraban el Mediterráneo con las principales rutas de navegación informaban para ese momento de los rumbos y distancias, pero saliendo de ellas no resultaban fiables, ya que no habían resuelto el problema planteado por la representación plana de la superficie esférica de la tierra. Los típicos mapas portulanos, como el que publicamos famosísimo de Juan de la Cosa, muestran una Rosa de los vientos que marca el Norte de la navegación y una red formada por la proyección de las múltiples líneas que representan los rumbos que tomaban los marinos hacia el Norte señalado. Las convenciones eran conocidas por todos pues se trataba de dibujar la más confiable red de líneas de dirección denominadas rumbos que partían de un centro. Esto permitía conocer las costas a las que se planeaba arribar. Como en el mapa de Juan de la Cosa, los portulanos marcan la pertenencia de un territorio con importantes elementos simbólicos como reyes, motivos religiosos, heráldicas o banderas de los reinos que realizaban los viajes con un natural sueño de pertenencia o conexión con nuevas tierras. De esta manera funcionan para los mapas del periodo del descubrimiento de las banderas por ejemplo de España y Portugal.

Ríos de tinta se han escrito alrededor de este sugestivo mapa, solo por mencionar uno de los más recientes estudios, con el apoyo del estudio de la proyección matemática se ha intentado analizar en el mapa de Juan de la Cosa el asunto de la exactitud en cuanto a las longitudes y latitudes trazadas. El estudio de Roblés Macías resalta la exactitud de la Carta Universal en la representación de las costas del viejo continente y las bocas del Rio Amazonas: Con ello el autor contradice a quienes critican la inexactitud en la latitud y en la ubicación de las islas y costas. En general se ha retomado acerca de este mapa la sorprendente cualidad que este autor denomina ‘El buen ajuste del mapa’ por la imagen real del Atlántico; estos detalles aminoran la visión de la inexactitud de las costas suramericanas que se le ha otorgado a este mapa y más bien abre un buen número de preguntas técnicas.²⁵

22 MORENO MARTÍN, José María, “La cartografía en la Armada”, en Cartografía histórica del Ministerio de Defensa. El mapa es el territorio, Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural, Ministerio de Defensa, Madrid, 2013.

23 MARTÍNEZ, José Luis, Pasajeros de Indias, viajes atlánticos en el siglo XVI, Fondo de Cultura Económica, México, 1984.

24 PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio; I. Tierras por descubrir y ganar, en: Historia de Iberoamérica, Tomo II Historia Moderna, Ediciones Cátedra, S. A., España, 1990, p. 44.

25 ROBLES MACÍAS, Luis A, Juan de la Cosa, Projection, Fresh Analysis of the earliest preserved map of the Americas, Rev. Coordinates, Serie A, no. 9, 24 de mayo de 2010 - <http://www.jstor.org/stable/>




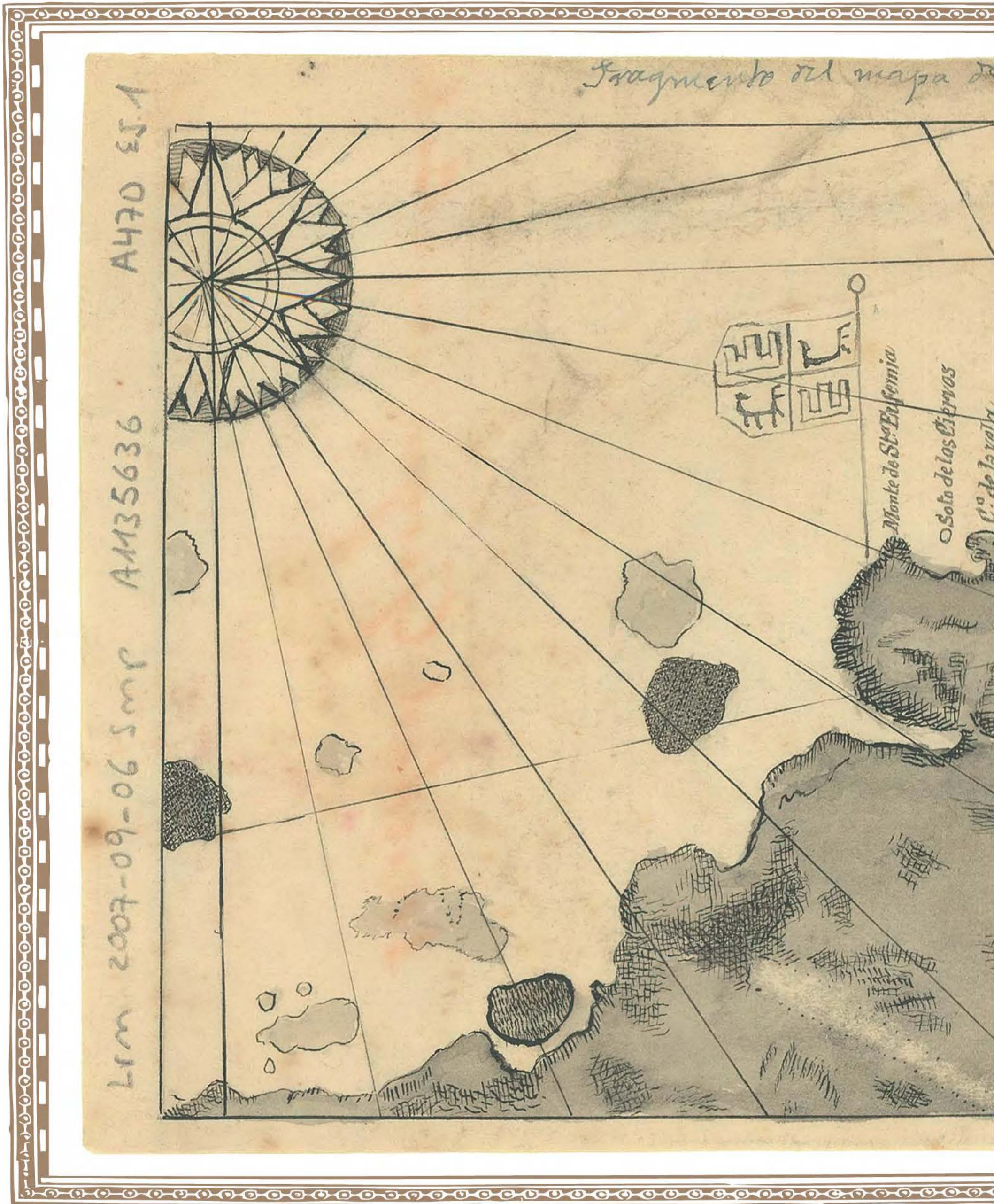
El siguiente mapa es el detalle de la zona correspondiente al Caribe como parte de la Carta Universal de Juan de la Cosa fue destacado por Gonzalo Hernández de Alba como: *Mapa manuscrito que reproduce la parte del mapa de Juan de la Cosa correspondiente a la costa caribe colombiana y venezolana*. Se encuentra en la Sala de Documentos y Manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango catalogado como: brblaa1135636 Tamaño: 11 X 19 cm. [Ver Mapa 002.](#)

Los repartos de tierras entre Castilla y Aragón y la recuperación de las tierras en poder de los moros desde el siglo XIII fueron algunos antecedentes del Tratado de Tordesillas. Variadas tensiones fronterizas para quedarse con grandes zonas motivaron campañas de conquistas de territorios metropolitanos hasta que el Tratado de Monteaugudo de 1291 puso fin a las primeras disputas en territorios ultramarinos en África en donde se trataba de frenar una invasión musulmana sobre la península Ibérica; Andalucía que era ya un centro de

mercaderes y viajeros de dimensión mundial, era el puente de acceso desde y hasta el continente africano. Así que los tempranos viajes de exploración como el de Jaime Ferrer para el Río Senegal en 1346 y los viajes a las islas Canarias, al Sahara y a Guinea antecedieron en mucho los de la corona de Castilla que animaron la empresa al Nuevo Mundo. Portugal no había suscrito tratados ni con Castilla ni con Aragón pero, al igual que estos dos reinos entró en la competencia ultramarina entablando una disputa que finalmente se zanjó en 1456 con una bula papal que determinaba la extensión de las posesiones de cada reino. El tratado de Alcacovas de 1749 entre Castilla y Portugal repartió los derechos de navegación del Océano: las Islas Canarias serían para Castilla y las de Madeira y Caboverde para Portugal. En 1494 el tratado de Tordesillas adjudicó a los dos reinos la división de los territorios a conquistar por una línea que se trazaría 370 leguas al Oeste de Cabo Verde desde la cual el hemisferio oriental sería para Portugal y el occidental para Castilla.



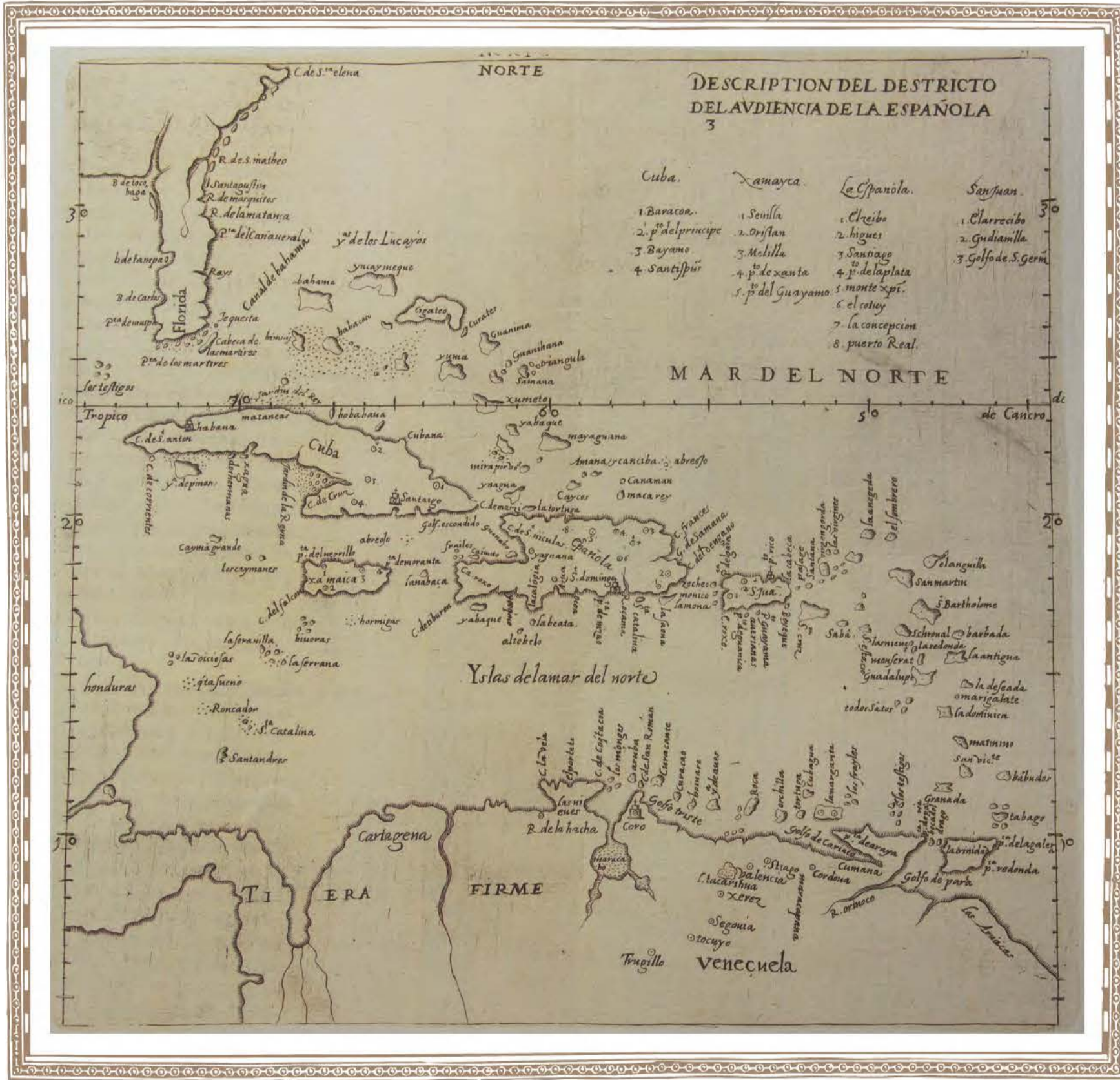
 I. Documento que muestra los términos del Tratado de Tordesillas.





Antonio de Herrera, Colección de mapas de distintas partes de América. Historia General de los Hechos de los Castellanos en las islas y Tierra Firme del Mar Océano. Mapas facsimilares de las Décadas y Descripción de las indias y Tierra firme del Mar Océano que llaman Indias Occidentales. Facsimilar de Juan Flamenco y Juan de la

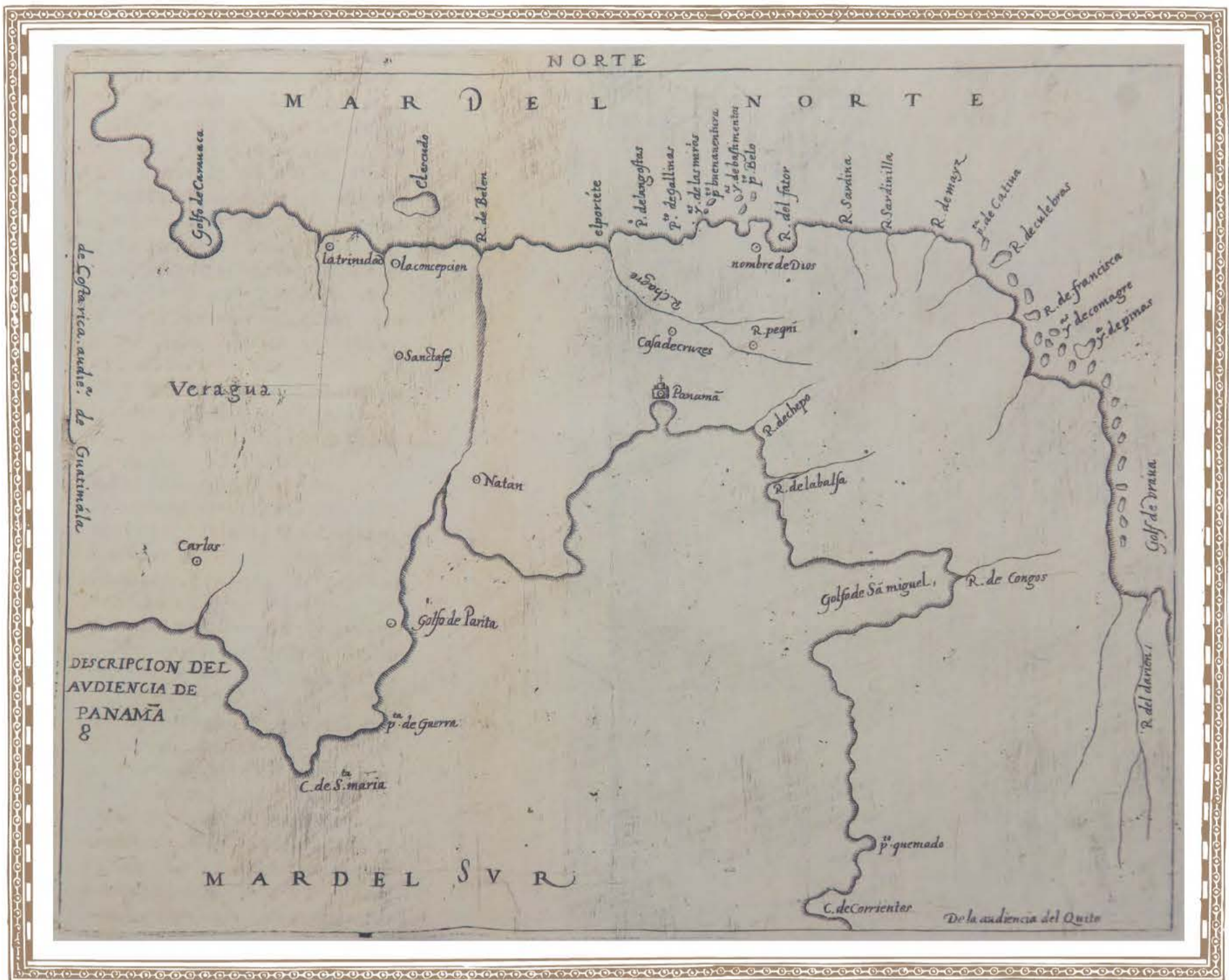
Cuesta 1601 – 1615. Original de la Biblioteca Nacional de Madrid referencias R31791 y R21672, e impreso en Mapas de América en los libros españoles de los siglos XVI al XVIII (1503-1798), Madrid, editado por Vindel Francisco, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1991.²⁶ *Ver Mapa 003.*



 Mapa 003. Descripción de las indias y Tierra firme del Mar Océano que llaman Indias Occidentales. 1601.

26 Fotografías tomadas por Juan Pablo Dallos para el Atlas Histórico Marítimo de Colombia CCO.





 Mapa 004. Mapa de la Audiencia de Panamá. 1601.



**MAPAS,
LIBROS DE
NÁUTICA Y
CRONISTAS**

Existe una fascinante relación entre el relato y la imagen; si para los viajeros del siglo XVI los libros de navegantes eran la clave, para el siglo XVII y aún XVIII puede decirse que la imagen geográfica de las costas americanas estuvo en manos de los escribanos y de los funcionarios. Inusualmente podemos hallar en las crónicas valiosa información geográfica que permite acercarnos a las imágenes cartográficas para complementar sus datos; es el caso del Inca Garcilaso de la Vega quien en sus *Comentarios Reales* ubica como eje del Nuevo Mundo al Perú cuyo territorio imperial queda inserto en la geografía de todo el orbe. Para ese entonces, el mundo se dividía en zonas y regiones, según los climas, a la manera de los geógrafos antiguos. Cieza de León, Fernández de Oviedo, Juan de Castellanos o fray Pero Simón no solo narraron el encuentro con el Nuevo Mundo sino que se ocuparon de estas divisiones y de la nueva geografía.

Fernández de Enciso, por ejemplo, en su crónica dedica amplios párrafos a las concepciones teóricas clásicas de la esfericidad de la tierra y a los problemas de los marinos para hallar la medida de la longitud y la latitud y también expone al lector razonamientos geográficos que fueron útiles para el trazado de la línea para el tratado de Tordesillas. El autor de la *Summa Geográfica*, hace una *Descripción de las Indias Occidentales* que es una guía para el conocimiento de las costas del Nuevo Mundo y de las islas; en cada lugar que se detiene, no escatima en mostrar en detalle las curiosidades de la flora y la fauna, desde el título mismo de muchas de las crónicas la información geográfica es fundamental y como el mismo autor anuncia, es su deseo dar a conocer la manera de: “regir y gobernar en el marear, y así mismo va la cosmografía por derrotas y alturas por donde los pilotos sabrán de hoy en adelante muy mejor que hasta aquí ir a descubrir las tierras que quieren descubrir la cual fue agora nuevamente revista y corregida y enmendada de algunos defectos que en ella había según por ella parece.”²⁷



m. Portada de los *Hechos de los castellanos* de Antonio de Herrera.

27 ENCISO, Martín Fernández, *Suma de geographia: que trata de todas las partidas e provincias del mundo, en especial de las indias e, del arte del marear con la esfera en romance, con el regimiento del sol y del Norte*, Cromberger, Sevilla, 1530.



“Cuando los españoles, dirigidos por el gran Colón, descubrieron un nuevo mundo atravesando por primera vez la vasta extensión del Atlántico, siguiendo después el reconocimiento de las costas y límites del continente que acababan de descubrir, y surcando las aguas del gran Océano con el fin de dirigirse a la India oriental, necesitaron para la seguridad y presteza de sus derrotas adquirir conocimientos más dilatados y profundos de las ciencias matemáticas, en especial de la astronomía, para hacer de ella nuevas y oportunas aplicaciones al arte de navegar. Las observaciones frecuentes de la latitud y de la longitud cuando la proporcionaban los fenómenos astronómicos; la corrección de las tablas, efemérides o almanaques; las mejoras en los instrumentos, como el astrolabio y la ballestilla, usados entonces, exigieron mayor meditación, más profundo estudio; y la necesidad, maestra de las artes, estimuló a los españoles a escribir nuevos tratados, que sepultaron para siempre en el olvido todos los anteriores. Los primeros que se publicaron de náutica fueron los de Martín Fernández de Enciso, de Pedro de Medina y de Martín Cortés.

En: *Fernández de Navarrete, “Martín, Marinos y descubridores,” Ediciones Atlas, Madrid 1944.*



Estas obras se pueden asociar a una tradición recientemente estudiada por Mauricio Nieto Olarte a saber, El Padrón real. El autor muestra la naturaleza y uso de los mapas y libros de náutica del siglo XVI como parte de un ‘proyecto científico de la Corona’, proyecto que incluye las diversas actividades de la Casa de Contratación en la elaboración de una nueva imagen del mundo; el Padrón es una representación cartográfica que permite comparar varios mapas y modelos como las cartas de navegación. En la mejora del Padrón, los pilotos iban alimentando todo un sistema de información dentro de la cual era característica la cartografía manuscrita en la que participaron cronistas y cartógrafos que no plasmaron ni grabaron mapas en este periodo al estar sujetos a los esfuerzos de Padrón Real como modelo único para la navegación.²⁸

La obra de Alonso de Santa Cruz (1505-1572) Cosmógrafo de Carlos V –quien trabajó junto con Sebastián Caboto en el Islario general de todas las Islas del Mundo publicado en Madrid en 1541 y autor de *Nova verior et integra orbius totius descriptio* publicado en 1542 y el Mapa del Golfo y de la costa de la Nueva España- enfrentó entre otros problemas técnicos de la náutica, las dificultades para tomar las declinaciones y los problemas del reloj para estimar la latitud y la necesidad de suplir esta carencia con la observación de los astros

especialmente de las distancias de la luna con las estrellas. Esto explica que se hubiera acentuado la necesidad de publicar obras en las que se dieran a conocer las tablas con los cálculos de los movimientos del sol y de la luna para un meridiano determinado.

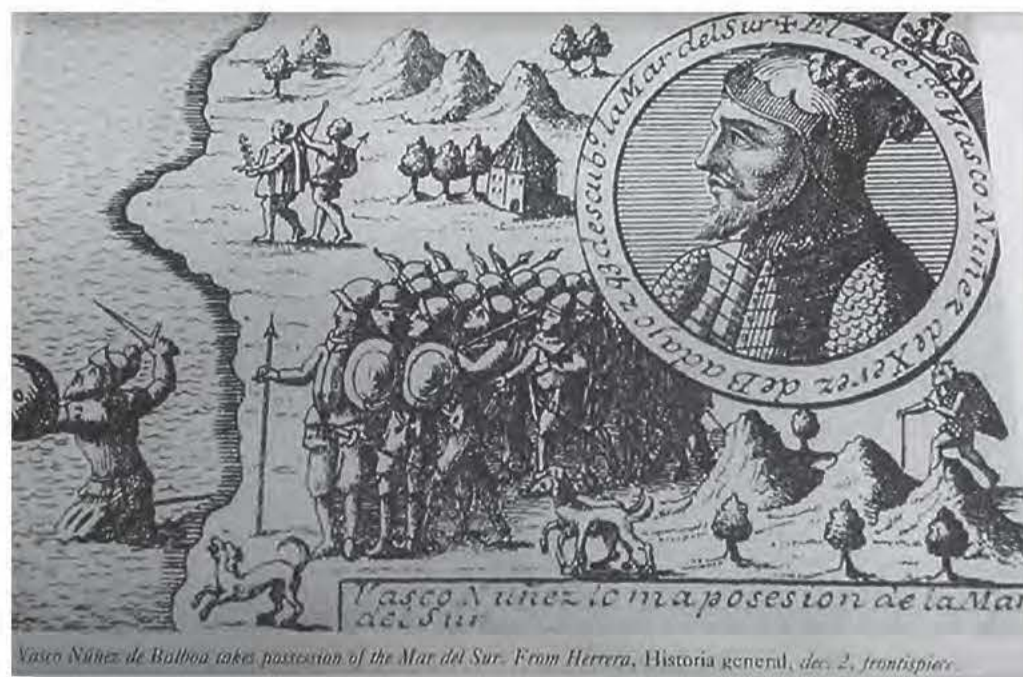
Para el momento del descubrimiento de América todavía la obra clásica de Claudio Tolomeo era considerada la última palabra en el arte de la navegación y en la Geografía del mundo conocido y se imprimía con gran vitalidad para impartir las ‘reglas de la navegación’. Ahora, el siglo XVI posicionaba el saber de la astronomía como base científica del comportamiento del sol y el clima en general, para garantizarse la seguridad en sus viajes. A la par de la publicación de las crónicas, se publicaron diversos tratados del Arte de Marear o de Navegar. Pero otro género de obras, las crónicas, hicieron del conocimiento geográfico del Nuevo Mundo un prisma que permitía ver los más diversos aspectos a que convocaban estas nuevas geografías. Cuando nos sumergimos en las descripciones geográficas de estas obras, el abierto espectro de sus asuntos y el poder de sus relatos, apreciamos la razón para que gobernantes como Felipe II patrocinaran obras como las Juan López de Velasco o Antonio de Herrera y Tordesillas y que esa fuerza retórica fuera usada para comunicar al mundo la pertenencia de España sobre las tierras descubiertas.

28 NIETO OLARTE, Mauricio, Capítulo El Padrón real y la primera cartografía del mundo. *Las máquinas del imperio y el reino de Dios, Reflexiones sobre ciencia, tecnología y religión en el mundo atlántico del siglo XVI*, Universidad de los Andes, Facultad de Historia, Bogotá, 2013.



En ese mismo sentido, emerge con fuerza la obra de Alonso de Santa Cruz por cuanto se ocupa de mostrar los avances del arte de navegar y las observaciones de una Junta de cosmógrafos y astrónomos que la Corona nombró para estos estudios en particular de los instrumentos para hallar la longitud; de ahí las largas disquisiciones que ocuparon las páginas de su obra. El *Islario General* de Santa Cruz fue publicado en 1540, allí se mencionaron también las islas y costas antillanas para el conocimiento del geógrafo europeo junto a las noticias etnográficas y un inventario natural. Su obra junto a la de Juan López de Velasco, *Geografía y descripción de las Indias*, dieron importancia a la geomorfología costera de América y sus recién fundados puertos.

En el siguiente fragmento el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo reconstruye el escenario que sirviera de fondo para la búsqueda del Mar del sur a Vasco Núñez de Balboa en 1514 anticipando las visiones cartográficas que mostraremos de Panamá y Portobelo. Acompañamos el fragmento con la fotografía de uno de los mapas que ilustraron la *Historia General de los hechos de los castellanos* de Antonio de Herrera. El relato de Fernández de Oviedo describe en detalle la búsqueda del estrecho que comunicara los mares del Sur y del Norte y especula sobre varios lugares que podrían lograrlo mostrando algunos puntos en que se podían supuestamente divisar los dos mares según los indios, de quienes retoma las descripciones.



n. Vasco Núñez de Balboa arriba al Mar del Sur. Imagen de la *Historia General de los hechos de los Castellanos*.



“... el cacique de Juanaga (que también se llama de Capira), y aun cuasi ocho leguas, y desde allí otro tanto hasta el río de Chagre, y aun es más camino el de aquesta segunda jornada; así que hasta allí las hago diez y seis leguas, y allí se acaba el mal camino; y desde allí a la puente Admirable hay dos leguas, y desde la dicha puente hay otras dos leguas hasta el puerto de Panamá. Así que son veinte por todas a mi parecer; y pues tantas leguas he andado peregrinando por el mundo, y tanto he visto de él, no es mucho que yo acierte en la tasa de tan corto camino, como el que he dicho que
 hay desde la mar del Norte a la del Sur.

Si, como en nuestro Señor se espera, para la especería se halla navegación para la traer al dicho puerto de Panamá, como es muy posible, Deo volente, desde allí se puede muy fácilmente pasar y traer a estotra mar del Norte, no obstante las dificultades que de su uso dije de este camino, como hombre que muy bien le ha visto, y por sus pies dos veces andando el año de 1521 años; pero hay maravillosa disposición y facilidad para se andar y pasar la dicha especería por la forma que agora diré: desde Panamá hasta el dicho río de Chagre hay cuatro leguas de muy buen camino, y que muy a placer le pueden andar carretas cargadas, porque aunque hay algunas subidas, son pequeñas, y tierra desocupada de arboleda, y llanos, y todo lo más de estas cuatro leguas es raso; y llegadas las dichas carretas al dicho río, allí se podría embarcar la dicha especería en barcas y pinazas; el cual río sale a la mar del Norte, a cinco o seis leguas debajo del dicho puerto del Nombre de Dios, y entra la mar a par de una isla pequeña, que se llama isla de Bastimentos, donde hay muy buen puerto. Mire vuestra majestad qué maravillosa cosa y grande disposición hay para lo que es dicho, que aqueste río Chagre, naciendo a dos leguas de la mar del Sur, viene a meterse en la mar del Norte. Este río corre muy recio, y es muy ancho y poderoso y hondable, y tan apropiado para lo que es dicho, que no se podría decir ni imaginar ni desear cosa semejante tan al propósito para el efecto que he dicho.

La puente Admirable o Natural, que está a dos leguas del dicho río y otras dos del dicho puerto de Panamá, y en la mitad del camino, es de esta manera: que al tiempo que a ella llegamos, sin sospecha de tal edificio ni la ver hasta que está el hombre encima de ella, yendo hacia la dicha Panamá, así como comienza la puente, mirando a la mano derecha ve debajo de sí un río, que desde donde el hombre tiene los pies hasta el agua hay dos lanzas de armas, o más, en hondo o altura, y es pequeña agua, o hasta la rodilla, la que puede llevar, y de treinta o cuarenta pasos en ancho; el cual río se va a meter en el otro río de Chagre, que primero se dijo; y estando asimismo sobre la dicha puente, y mirando a la parte siniestra, está lleno de árboles y no se ve el agua; pero la puente está, en lo que se pasa, tan ancha como quince pasos, y es luenga hasta setenta o ochenta; y mirando a la parte por donde debajo de ella pasa el agua, está hecho un arco de piedra y peña viva natural, que es cosa mucho de ver, y para maravillarse todos los hombres del mundo de este edificio hecho por la mano de aquel soberano Hacedor del universo. Así que, tornando al propósito de la dicha especería, digo que cuando a nuestro Señor le plega que en ventura de vuestra majestad se halle por aquella parte y se navegue hasta la conducir a la dicha costa y puerto de Panamá, y de allí se traya, según es dicho, por tierra y en carros hasta el río Chagre, y desde allí, por él se ponga en estotra mar del Norte...”

Capítulo X, Fernández de Oviedo, Gonzalo, Sumario de la Historia Natural de las Indias, Edición Facsimilar del Instituto Caro y Cuervo y la Universidad Jorge Tadeo Lozano de Bogotá.





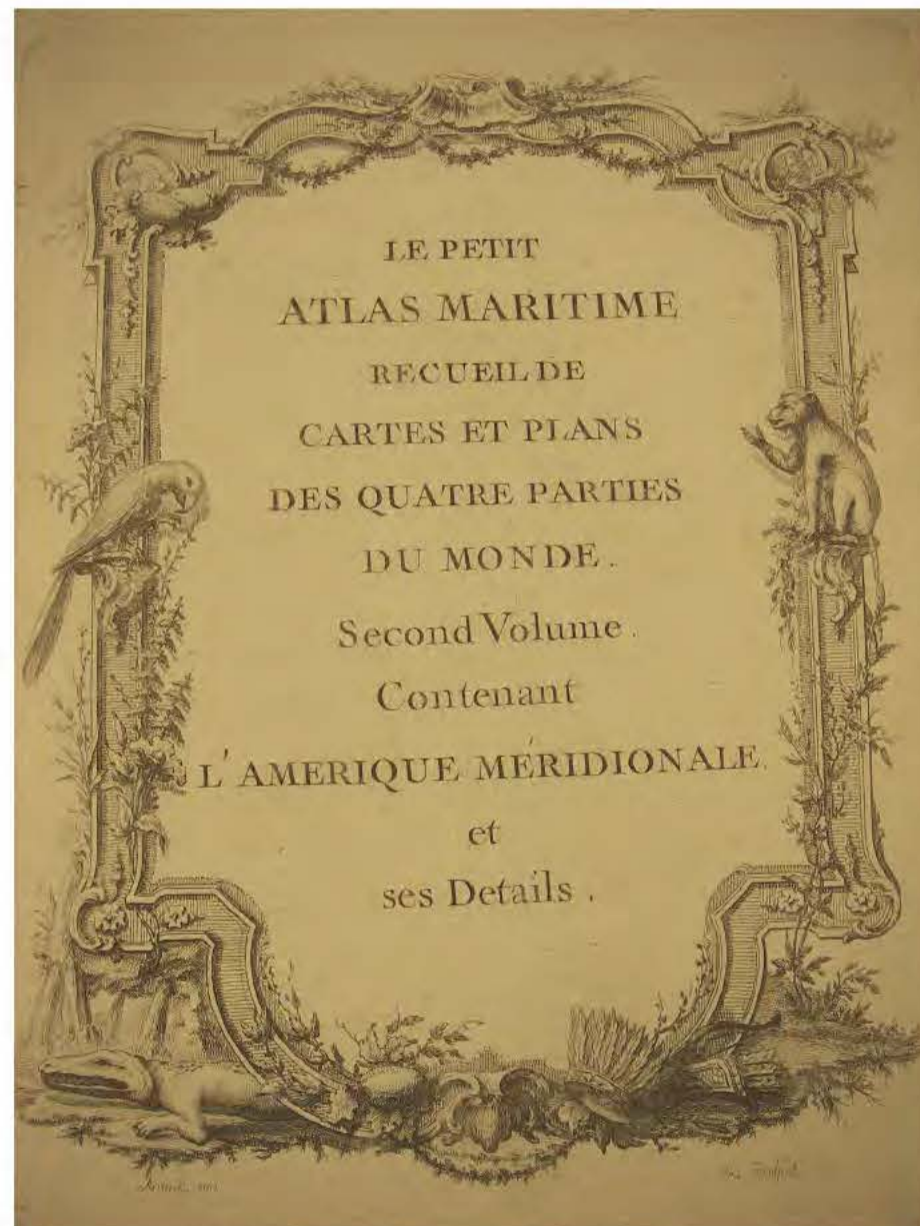
Mapa 005. Planta y perspectiva de Portobelo sacado a lo natural con sus medidas y el fondo que tiene el dicho puerto como se parece con los números. 1581.



Como hemos comentado en el prólogo, el Museo Naval de Madrid se ha vinculado al presente Atlas con dos piezas inéditas que muestran dos de los sitios más estratégicos que se destacan en el anterior mapa de la Audiencia de Panamá de Antonio de Herrera Audiencia de Panamá a saber Panamá y Portobelo de Battista Antonelli. El Primero de ellos en la curaduría del Museo está descrito como “Planta y perspectiva de Puertovelo sacado a lo natural con sus medidas y el fondo que tiene el dicho puerto como se parece con los números”. Escala indeterminada, Battista Antonelli, [1581]. - AMN 13-C-9. ²⁹

Sin duda Portobelo y Panamá, fueron puntos clave en donde se concentró tempranamente el conocimiento sobre arquitectura dada la necesidad de la defensa de estas plazas y la construcción de las murallas. También es el caso de Cartagena de Indias la cual era a la vez el puerto oficial del comercio español y el centro del comercio legal con el resto de América. Para Rodolfo Segovia Salas la fortificación de

dicha plaza se dio por el arribo de los galeones de Tierra Firme hacia la Habana en desarrollo del famoso comercio triangular Cartagena, la Habana, Veracruz en el transporte de la plata. ³⁰ La fortificación de las plazas se acompañaba de una estrategia de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias que conducía el metálico a España. Esta fue una primera respuesta a los asaltos piráticos de 1544 y 1560. Igualmente se estimuló lo que el autor denomina el ‘perímetro artillero’ para reforzar las plazas en contra de los ataques de los piratas entre los cuales el más famoso, es el ataque a Cartagena a manos del Pirata Pointis en 1697. Se adelantó la construcción de castillos como el de San Luis en Bocachica, el de San Fernando y la batería de Santa Bárbara, entre los más importantes, sin dejar de mencionar la obra culmen de estas construcciones, el castillo de San Felipe de Barajas. Algunos Atlas como el *Petit Atlas* de Bellín contienen planos de ciudades-puerto desde Chagres, Portobelo, Panamá, Cartagena de Indias y dos bellísimos planos de la Bahía y ciudad de Santa Marta.



 o. Portada de *Le Petit Atlas Maritime recueil de carts et planes des quatre parties du monde.*


29 MORENO MARTÍN, José María, “La cartografía en la Armada”, Opus cit.

30 CFR SEGOVIA SALAS, Rodolfo, Los piratas franceses en América: la respuesta española en el siglo XVI, Revista Credencial Historia, Edición 89, mayo 1997, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/mayo1997/may971.htm>

Planta y perspectiva de la ciudad de Panamá, Escala de paso de dos pies a paso ilegible, Battista Antonelli, 1586. 1 plano: ms., col., papel verjurado, 43,5 x 59 cm - AMN 13-D-17 -

Curaduría del Museo Naval: “Las ciudades de Panamá, asomada al Pacífico, y Portobelo, bañada por el Atlántico, fueron enclaves básicos del comercio español desde comienzos del siglo XVI en el Istmo panameño. Ambas concentraban la mayor parte de las mercancías procedentes del Virreinato del Perú, especialmente los metales preciosos. Las mercancías llegaban desde el puerto de El Callao a Panamá, y desde allí, a través del istmo, llegaban a Portobelo donde las esperaba la flota de Tierra Firme. Estas dos ciudades estaban enlazadas por dos rutas: una terrestre, practicable tan sólo en la estación seca, y una fluvial, para el resto del año. Este valor estratégico las convirtió en plazas atractivas para los piratas ingleses, lo que obligó a fortificarlas para mejorar su seguridad. El monarca Felipe II encargó el trabajo al ingeniero italiano Battista Antonelli (1550-1616), miembro de una familia que trabajó al servicio de España. Antonelli viajó a América en 1581 y años más tarde regresó para finalizar el ambicioso proyecto que contemplaba un amplio plan de fortificaciones que garantizase la seguridad de toda la costa caribeña.”³¹

Este mapa titulado Castilla Aurífera impresiona por la delineación de los ríos y la manera de destacar los puntos

clave dentro de la morfología costera en los cuales se ubican las primeras bases de los asentamientos en el territorio de la tierra firme. Está catalogado en la Mapoteca 4, REF. X-29 como Castilla Aurifera cum vicinis provincias. Mapa de Castilla de Oro y sus vecinas, con los ríos y las poblaciones importantes. Del año 1600, aunque al parecer pudo ser grabado en 1594. Fue incluido en el *Atlas de Mapas antiguos de Colombia siglos XVI a XIX* por Eduardo Acevedo Latorre quien allí destacó como detalles importantes del mapa las colonias españolas dibujadas en forma independiente aunque con límites imprecisos y el nombre de Castilla de oro o Nueva Andalucía. Latorre halló que el mapa se había incluido en una obra alemana de 1594 titulada *Geographische und historiscke beschreibung der oberoischen grossen landshafft* América. Latorre evaluó este, y la mayoría de mapas del XVI, con relación a la geomorfología actual. Por eso enumera lo incierto de la localización en especial de las tierras del interior del país; por ejemplo los ríos Magdalena, Cauca, Atrato, Carare y Zulla que muestran unos cursos y uniones curiosas. A su vez celebra la temprana exactitud de algunas localidades costeras y la muy “bien localizada” isla de Malpelo a pesar de su gran tamaño. Finalmente, con relación al cartógrafo es de anotar que Cornelius Van Wyfliet, natural de Lovaina, además de geógrafo fue abogado y secretario del Concejo de Bravante, autor de una edición aumentada de la obra de Claudio Tolomeo.³² *Ver Mapa 007.* 

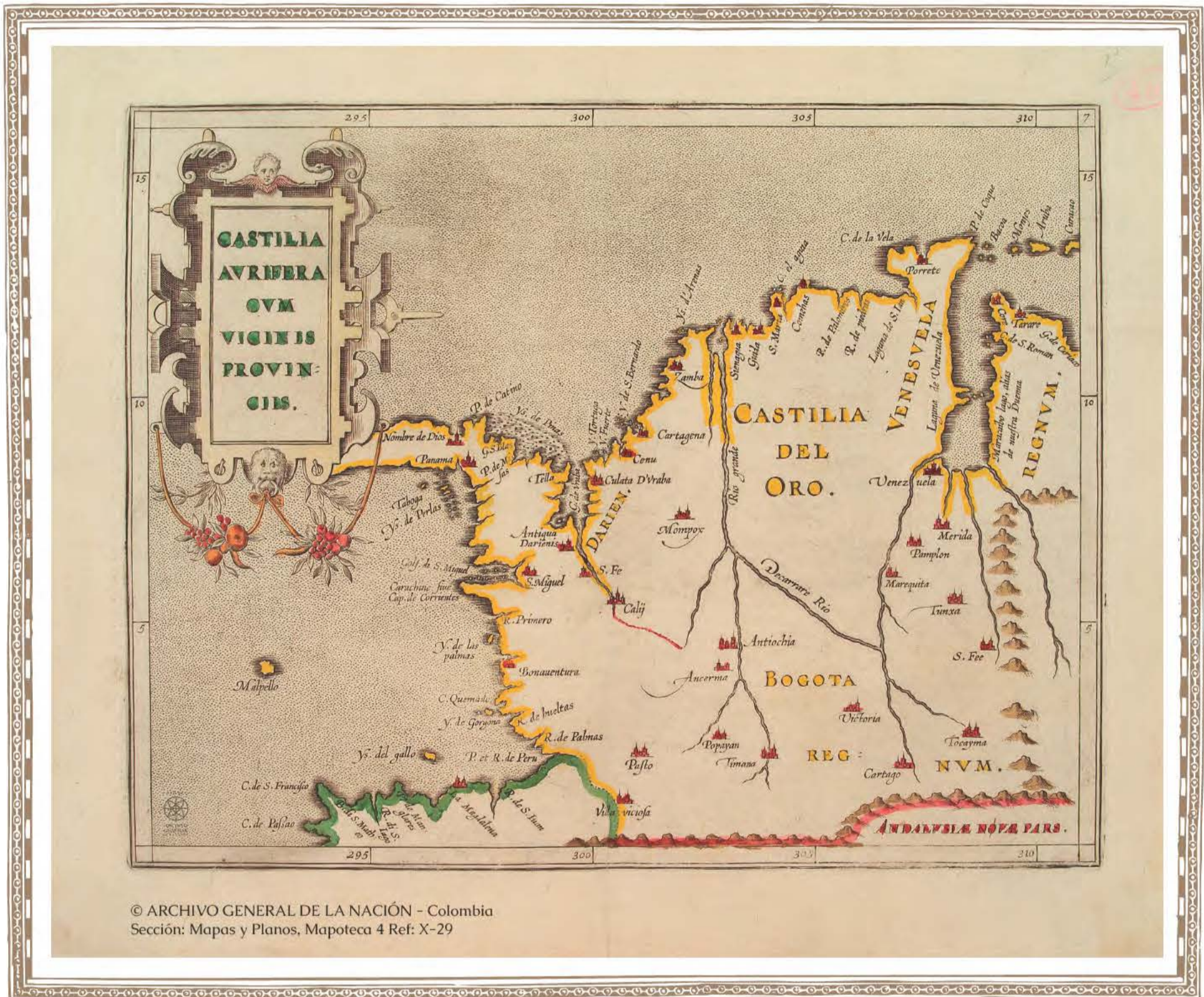
31 MORENO MARTÍN, José María, *La cartografía en la Armada*, Opus cit.

32 Tooley's Dictionary of Mapmakers, Revised edition A-D, Editor Josephine French, consulting editors Valerie Scott, Mary Alice Lowenthal, Picture research Valerie Scott, Map collector publications in association with Richard Arkway Inc, 1999, Early word press, 2003



Mapa 006. Planta y perspectiva de la ciudad de Panamá, Escala de paso de dos pies. 1586.



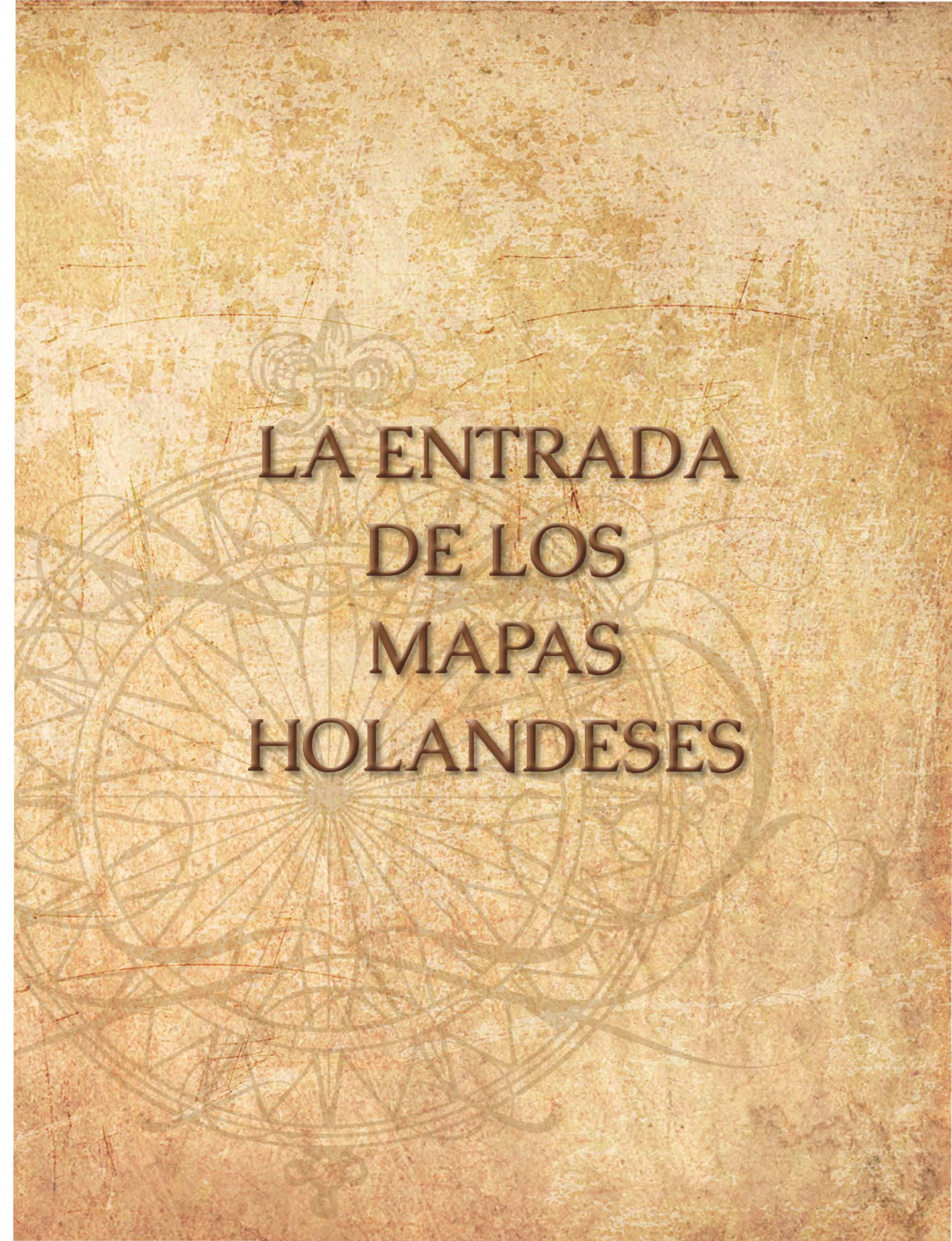


© ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN - Colombia
Sección: Mapas y Planos, Mapoteca 4 Ref: X-29



Mapa 007. Castilla de Oro "Castilla Aurifera cum vicinis provincias". 1600.





LA ENTRADA
DE LOS
MAPAS
HOLANDESES

El famoso rey Felipe II a quien el reconocido historiador Fernand Braudel dedicara su monumental obra *El Mediterráneo en la Época de Felipe II*, como se sabe, estuvo interesado en el dominio del mar y en las rutas transoceánicas, impulso al que se resistieron los Países Bajos los cuales reprochaban el monopolio de la Casa de Contratación española. Esta pugna había iniciado con la Caída de Amberes en manos de la Corona española en 1585. El Caribe sería el escenario en que esta resistencia se traduciría en la creación de una Compañía de comercio holandesa en 1602, entre muchas que se crearon, con destino al comercio antillano y en general americano. Una rica empresa que mostraría no solo la capacidad de la industria náutica sino la capacidad de puertos como Amsterdam a pesar que solo hasta 1648 con el Fin de la Guerra de los Ochenta Años se declarara la Independencia de

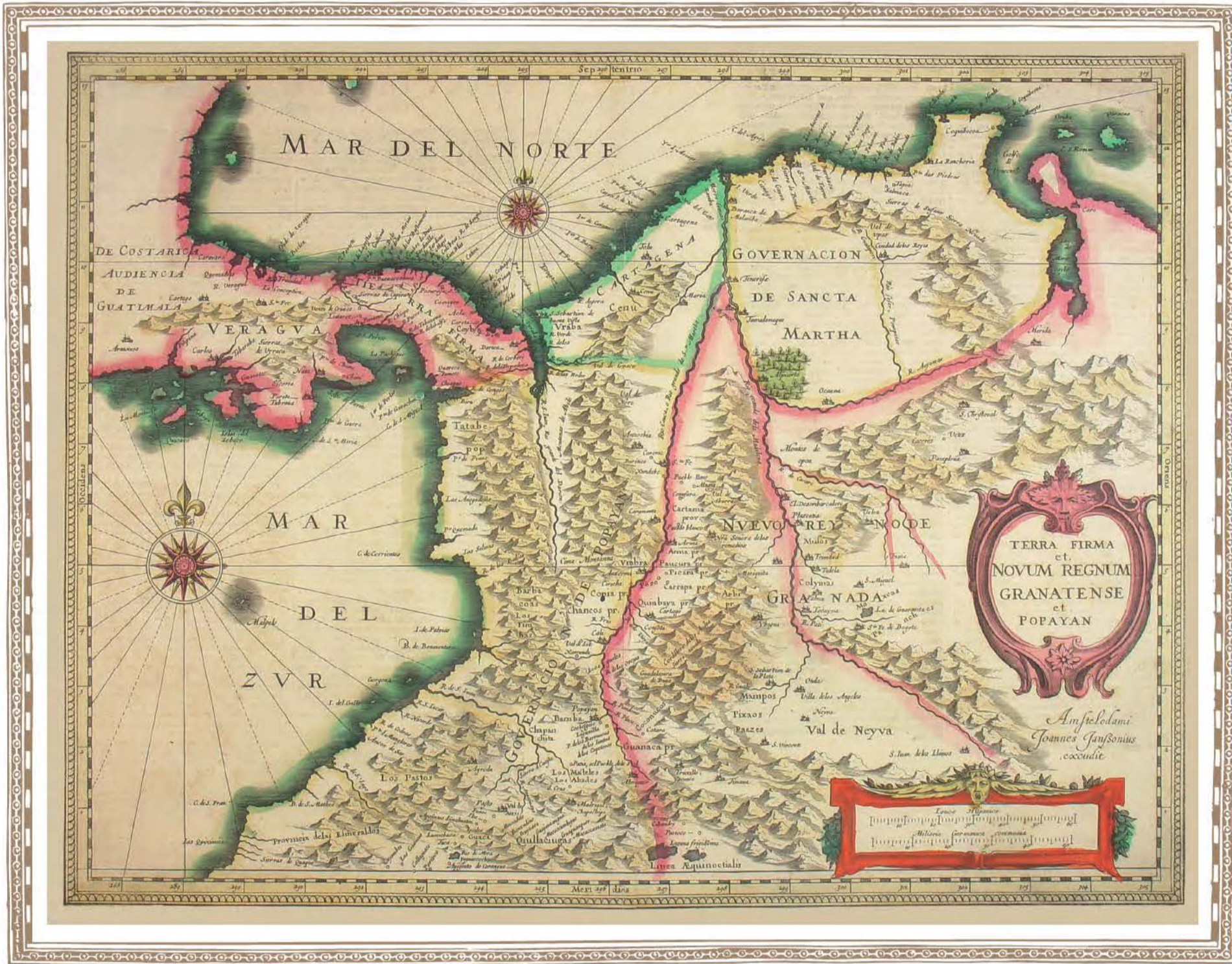
la República Holandesa de las Siete Provincias. De suerte que el auge de las actividades comerciales de los Países Bajos fue paralelo al desarrollo de los talleres de cartografía y grabado de mapas, y naturalmente al auge comercial. Para Acevedo Latorre la familia de los Jodocus Hondius, fueron especialistas renombrados en la elaboración de mapas y los Atlas por la cuidadosa elaboración técnica tanto como por la dimensión artística al igual que por la difusión y copia de mapas como el que exhibiremos acá que, al parecer, fue dibujado por Hessel Guerritz. Los mapas del Nuevo Reino de Granada como cartas representativas de la cartografía colombiana del siglo XVII indican que Bleau tenía acceso a previos trabajos de cartografía y geografía. Muy seguramente información valiosa que obtuvo en su cargo de Jefe de Cosmógrafos de la nombrada Compañía Holandesa de Indias Occidentales.



p. Documento "Descripción de la Tierra Firme del Nuevo reino de Granada y Popayán"



El mapa de Janobius Blaeu sin ser de su autoría fue difundido por él y existen copias en diferentes fechas y contenidos en diversos atlas. Para esta edición adjuntamos una copia de uno de los Atlas que ampliaba el contenido del texto titulado “Descripción de la Tierra Firme del Nuevo reino de Granada y Popayán” del cual transcribimos la primera parte:



Mapa 008. Terra Firma et novum regnum granatense et Popayan. 1634.



“Esta parte de América austral primeramente era Castilla del Oro es decir fue llamada Castilla áurea y posteriormente recibió el nombre de Tierra Firme, está comprendida en recintos muy estrechos. Sede aquí de la misma curia o Audiencia como usualmente la llamaban los hispanos y allí mismo se facilitaba el tránsito y mercadeo que al Perú iban y venían. Su longitud de Oriente a Occidente es de casi 90 leguas desde las proximidades de la Prefectura de Cartagena y Popayán hasta el Castillo de Veragua. La latitud empero desde el mar Pacífico hasta el mar Septentrional hasta el ocaso es de 60 leguas entre Nombre de Dios y Panamá toda la región es áspera sobre montes y rocas escarpados, pantanosa también y de clima cálido y húmedo, fuente de muchas enfermedades entre mayo y noviembre y llena de peligros. Suelo estéril ofrece cultivos de maíz, presenta escasez o carencia de muchas cosas, sin embargo ofrece abundantes pastales para vacas y ganados.”

“Descripción de la Tierra Firme del Nuevo reino de Granada y Popayán”



El texto continúa con una particular descripción geográfica del territorio de la Tierra Firme: Trata de nombre de Dios, de las ciudades de Colón, Panamá, los puertos de Langostas, Gallinas, Buenaventura y Cartagena y Santa Marta sin dejar de escatimar espacio para referirse a las leyendas como cuando se adentra en el interior de la Nueva Granada, hace con relación a la leyenda del Lago de Guatavita y los tributos a las divinidades, de los indios Panches, de la ciudad de Santa Fe de Bogotá, del Río Magdalena, de la Trinidad, de Pamplona, de Cristóbal, de Mérida, de Vélez, de Tunja en donde se detiene en el evento de la supuesta recepción que los habitantes de la ciudad de Tunja a Jiménez de Quesada, entre otros curiosos eventos.”

La independencia de los Países Bajos y la demostración de su fuerza comercial y de su industria naviera y sus mercados, hicieron temer a Europa ciertos planes de una expansión imperial de la República de Holanda y, aunque la expresión hubiera podido parecer un eufemismo en cierto punto, se consolidó un criterio de Orbis terrarum esto es, de una apropiación efectiva en tres sentidos espacial, temporal y político.³³ A lo largo del periodo colonial hispanoamericano se tradujo no solo en la Toma de la Guyana Holandesa sino en la presencia activa holandesa en toda la región orinoquense. “La firma del Tratado Munster, entre las Provincias Unidas y España en 1648, impuso el reconocimiento de los territorios ya ocupados por los holandeses, lo que paradójicamente determinó una coyuntura internacional.”³⁴



33. PAGDEN., Anthony, *señores de todo el Mundo. Ideologías del imperio en España, Inglaterra y Francia en los siglos XVI, XVII y XVIII.*

34. LUCENA GIRALDO, Manuel, *Laboratorio Tropical, La expedición de Límites al Orinoco*, Monteávila Editores, Consejo Superior de Investigaciones Científicas CSIC, colección quinto Centenario del Encuentro entre dos Mundos 1492-1992; 1498-1998, Caracas 1991, p. 47.





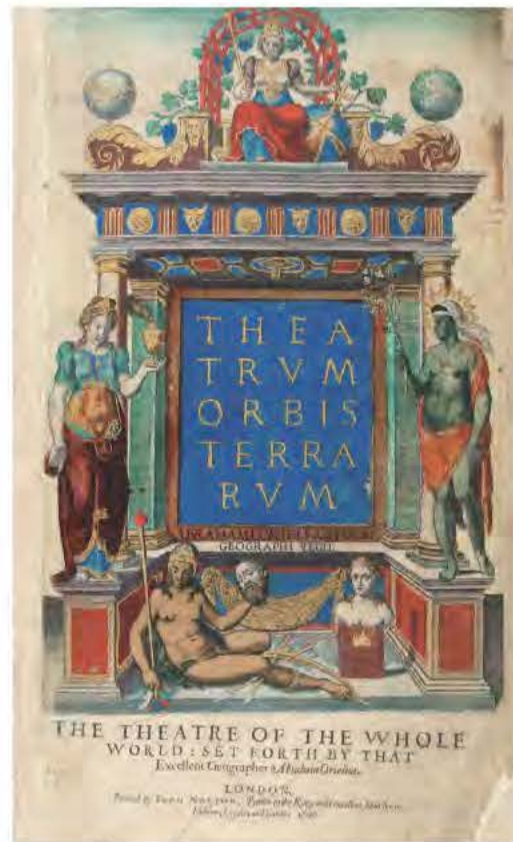
Mapa 010. Peruvia Auriferæ Regionis Typus o Tipos de Regiones Auríferas del Perú, 1584.



Antonio de Herrera, Colección de mapas de distintas partes de América. Historia General de los Hechos de los Castellanos en las islas y Tierra Firme del Mar Océano. Mapas facsimilares de las Décadas y Descripción de las indias y Tierra firme del Mar Océano que llaman Indias Occidentales. Facsimilar de Juan Flamenco y Juan de la Cuesta 1601 – 1615. Original de la Biblioteca Nacional de Madrid referencias R31791 y R21672, e impreso en Mapas de América en los libros españoles de los siglos XVI al XVIII (1503-1798), Madrid, editado por Vindel Francisco, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1991.³⁵

Para el presente Atlas hemos usado una excelente copia que reposa en el Archivo General de la Nación bajo la referencia M4 Ref. X-64 Peruviae Auriferae Regions. En la curaduría de la Biblioteca Nacional de Colombia existe una copia de este mapa de propiedad de Pablo Navas se referencia como autor de esta sugestiva pieza Abraham Ortelius y colaborador Didaco Mendezio quien lo firma. El mapa fue publicado en Amberes en 1584 como parte del *Atlas Theatrum Orbis Terrarum* de Abraham Ortelius y publicado como parte del mismo en diversos idiomas dedicado a Felipe II a pesar del conflicto de la corona española con los Países Bajos.

“Este mapa es considerado habitualmente como el primero impreso en mostrar con detalle los actuales territorios de Colombia, Ecuador, Panamá y Perú. La corona española era muy celosa en la difusión de información detallada sobre el Nuevo Mundo, y por ello no había muchos mapas impresos con detalles sobre estas regiones. Los orígenes de este mapa son una incógnita, Ortelius señala como autor a Didaco Mendezio, cuya identidad o existencia es debatida. Tampoco se sabe que fuentes usó Ortelius para introducir en este mapa la idea de una conexión fluvial –inexistente– entre el Río Magdalena y el Golfo de Maracaibo. No se conoce ningún mapa manuscrito o impreso anterior a éste que represente dicha conexión. En cambio, fueron muchos los mapas posteriores que reprodujeron esa extraña hidrografía. Investigaciones recientes señalan que para que el *Theatrum* pudiera pasar la censura española se le introdujeron de manera intencional diversas distorsiones cartográficas con el fin de proteger información que la corona española consideraba geoestratégica.”* Uno de los puntos más destacados de este mapa es la Isla de las Perlas, famosa por su riqueza.



 The Theatre of the Whole World. Abraham Ortelius.

35 Fotografías tomadas por Juan Pablo Dallos para el Atlas Histórico Marítimo de Colombia CCO.

* Biblioteca Nacional de Colombia, Cartoteca. Y en Díaz Ángel, Sebastián. La Tierra Firme desde los Países Bajos: una introducción a los primeros mapas impresos sobre el Nuevo Reino de Granada y sus territorios vecinos (1559-1648), trabajo de grado para optar a título de Maestría en Geografía, Departamento de Historia, Universidad de los Andes, Bogotá, junio 30 de 2011.



“Esta isla dista de esta playa unas veinte millas, y se ven sus promontorios desde los cerros altos del continente. Se cuenta que allí se crían conchas tan grandes como un quitasol, de las cuales se sacan perlas, que son el corazón de las conchas, mayores que una haba, y a veces más que una aceituna, y tales que Cleopatra habría podido codiciarlas.

A pesar de que la isla se arrima tanto a la playa, sin embargo, su punta se extiende en el ancho mar fuera de la entrada de la ensenada. Oídas estas noticias, Vasco se llenó de gozo por aquella relación lucrativa; y para granjearse más la voluntad de los caciques y unirlos así más estrechamente, comenzó a hablar palabras airadas contra el tirano, llenando de dicitos y ofensas al injusto cacique. Gritó con juramento que sin más tardanza iba a pasar a debelarlo, derrotarlo y quitarle la vida; y esto diciendo mandó disponer las culchas para que los hechos correspondieran a las palabras. Pero los caciques Chispes y Tumaco le exhortaban y recomendaban amigablemente que lo dejara para tiempo más tranquilo, pues en aquella estación no podía nave alguna aventurarse en aquel mar (era ya el cinco de Noviembre), y repetían que el mar era por todo extremo borrascoso y tempestuoso e imposible de navegar. Que los caciques decían verdad era patente, pues se oía el horrendo bramido del continuo choque de las olas entre las numerosas islas de la ensenada, y en aquel tiempo los ríos, saliendo de sus cauces arrastraban consigo de las montañas pesadas peñas y grandes árboles con estrépito inaudito, y rugía furiosa la fuerza de los vientos, no sin daño de las casas. Eran el austro y el sudeste huéspedes perpetuos de aquellos sitios, acompañados en aquel tiempo de relámpagos y truenos: de noche pasaban frío estando el tiempo sereno, y de día les molestaba el ardor del sol. Y no es de extrañar, estando como estaban, próximos el equinoccio, aunque ellos no hacen mención ninguna del (...) pues en tal región, de noche ejercen su influencia la luna y los demás planetas fríos, y de día el sol y los astros errantes de su esfera, por más que otra cosa pensaran los antiguos, que, por estar perpendicular el sol, suponían desierto el círculo equinoccial, a excepción de pocos autores, cuya opinión confirman indudablemente las experiencias de los portugueses, que todos los años navegan hasta los antárticos casi antípodos de los septentrionales, y tienen comercio con ellos.”

Fragmento de las Décadas de Pedro Mártir de Anglería






Mapa 011. OGLY Nuevo Mundo desconocido con una descripción de América 1671.



Una de las copias de este mapa está en la Biblioteca del Congreso de Estados Unidos en la Smithsonian Biodiversity collection de 1671 por Jonh Ogilby y Arnoldus Montanus bajo el título *De nieuwe en onbekende weerd: of Beschuyving van America en't zuid-land, o Nuevo Mundo desconocido con una descripción de América*.³⁶ La copia que publicamos pertenece al Archivo General de la Nación Colombia. Como acota la curaduría de la biblioteca del Congreso, el mapa fue en gran parte un fruto de los conocimientos de Arnoldo Montanus quien suministró mucha de la información más valiosa a Ogly para una versión en inglés por lo cual el cartógrafo fue considerado como plagario de Montanus. Uno de los argumentos interesantes de esta acusación es la adición de Ogly a los mapas que no estaban en las primeras placas que grabara Montanus. Es el caso de este mapa de América muy llamativo por la presencia

de los indígenas, de acuerdo con el extenso título en inglés: *“America: being the latest, and most accurate description of the New World: containing the original of the inhabitants, and the remarkable voyages thither : the conquest of the vast empires of Mexico and Peru, and other large provinces and territories, with the several European plantations in those parts: also their cities, fortresses, towns, temples, mountains, and rivers: their habits, customs, manners, and religions...”* apuntaba a brindar información no solo acerca de las elevaciones montañosas -como se hace en todas las planchas originales sobre Suramérica- sino también sobre la variedad de aves, plantas, pájaros, y una suma exhaustiva de detalles de interés estratégico de la región. Una explicación del espíritu de este mapa se encuentra en las siguientes páginas de la mencionada *De Nieuwe...: Ver Mapa 011.* 

“Sebastian de Belalcazar, gobernador de Quito, en el año 1536 emprendió su viaje hacia Otabalo, con una compañía* de españoles, desde donde comienza el territorio* de Popayán, y siempre fue en busca de (o atraído por) los nativos y sus emboscadas*, y de los múltiples inconvenientes de las cuales el sufrió por carecer de provisiones, y el problema de viajar sobre las montañas altas, han hecho necesario su regreso, él no ha sido decisivamente doblegado a descubrir el Condado (territorio); al cual su propósito de marchar sin prisa, el llegó al corazón (Centro) de Popayán, donde su gente extenuada (exhausta) descanso suficientemente en medio de un fructífero Condado, donde ellos encontraron árboles de frutas agradables, casas llenas de provisiones, y ríos frescos, los cuales brillaban desde las montañas de los Andes, y algunos de los riachuelos llenos de oro, fomentaron la construcción de Pueblos, en los cuales no obstante ellos nunca hicieron asentamientos, bien fuera porque ellos no encontraron oro suficiente o por que fueron expulsados por los guerreros* nativos.

Los principales lugares anotados en ella son:

1. Popayán, situado en a la orilla de un hermoso río, sin nombre, y en el medio de una planicie de un lugar de gran riqueza, y donde se puede disfrutar de aire limpio. El origen del nombre Popayán viene del Cacique, que llevaba este nombre, y que fue gobernador de este territorio en la época en que los españoles llegaron por primera vez. Esta es la sede del obispo, y el lugar de residencia del Gobernador de la provincia. Los principales lugares son La Catedral, y el Monasterio de los Frailes de la merced. Los pastizales de la sabana ubicados hacia el norte sirven para alimentar ganado. Estos campos producen el mejor Maiz de las Américas, algunas de las montañas adyacentes expelen humo, llamas, rocas de gran tamaño o agua hirviendo, dejando restos de sal a su paso.

36 Consultar la obra completa en <http://library.si.edu/digital-library/book/america00ogil>



Más allá de la ciudad de Popayán, se observa el río Magdalena que nace en el valle de Cali, donde se unen muchos arroyos que se observan brillantes desde las montañas de los andes, y el lugar donde habitan los Cocanocos.

2. Antioquia, también llamado los Santos campos de Antioquia, en el borde de Nueva Andaluzia, y a cerca de cien leguas de distancia de Popayán. en el centro de un pequeño territorio al cual da su nombre, en el valle de Norte, entre el río Magdalena y el Darién, bañado por riachuelos, con arenas doradas y árboles frutales que bordean las orillas y proveen sombra alrededor. Sus habitantes son blancos y muy racionales, duermen en la noche a cielo abierto: sus casas estan construidas a una distancia razonable de la carretera principal y con pasturas que tienen cerca alimentan una gran cantidad de ovejas. En los estanques crían bastantes peces y las minas almacenan oro, especialmente en la montaña de buritica.
3. Caramanta, se asienta igualmente a orillas de un río, el río Santa Marta, dentro de una pequeña provincia llamada con el mismo nombre. Sus habitantes son fuertes y valientes y andan desnudos, y moran en pequeñas cabañas; ellos hacen sal blanca que proviene de una fuente y un pequeño lago: generalmente ellos van a Antioquia en seis horas, la cual se encuentra a cuarenta y cinco leguas de distancia, y tan rápido como los lleve la corriente del río.
4. Santa Ana, en el canto o ciento de Anserma, una ciudad discretamente situada sobre el lado de una colina entre dos ríos, y en el medio de una planicie placentera y fértil.. Esta villa fue nombrada por Belalcázar, porque los indios de este lugar llamaban a la sal Anzer, esta rodeada por pueblos y bosques en una planicie alta entre dos ríos. El aire es excesivamente caliente y el sol brilla generalmente todos los días.
5. El pueblo Llana, habitado por gente de corta estatura, que comercia sal y también tienen riachuelos con oro. Cerca a este lugar se encuentra el Valle de Aburrá, un lugar con planicies fructíferas y bañado por muchos ríos. Sus habitantes se colgaron con sus esposas e hijos cuando llegaron los españoles por primera vez.

Nuevo Mundo desconocido con una descripción de América.



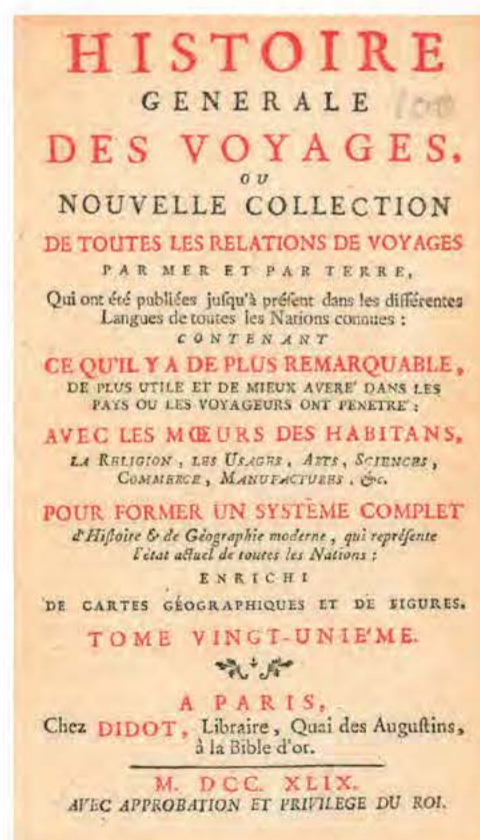


Mapa 012. Carte des provinces de Tierra Firme, Darien, Cartagene et Nouvelle Grenade pour servir a l'Histoire Generales des Voyages /Tiree des meilleures Cartes et en particulier a l'Amerique de M. d'Anville, 1756.



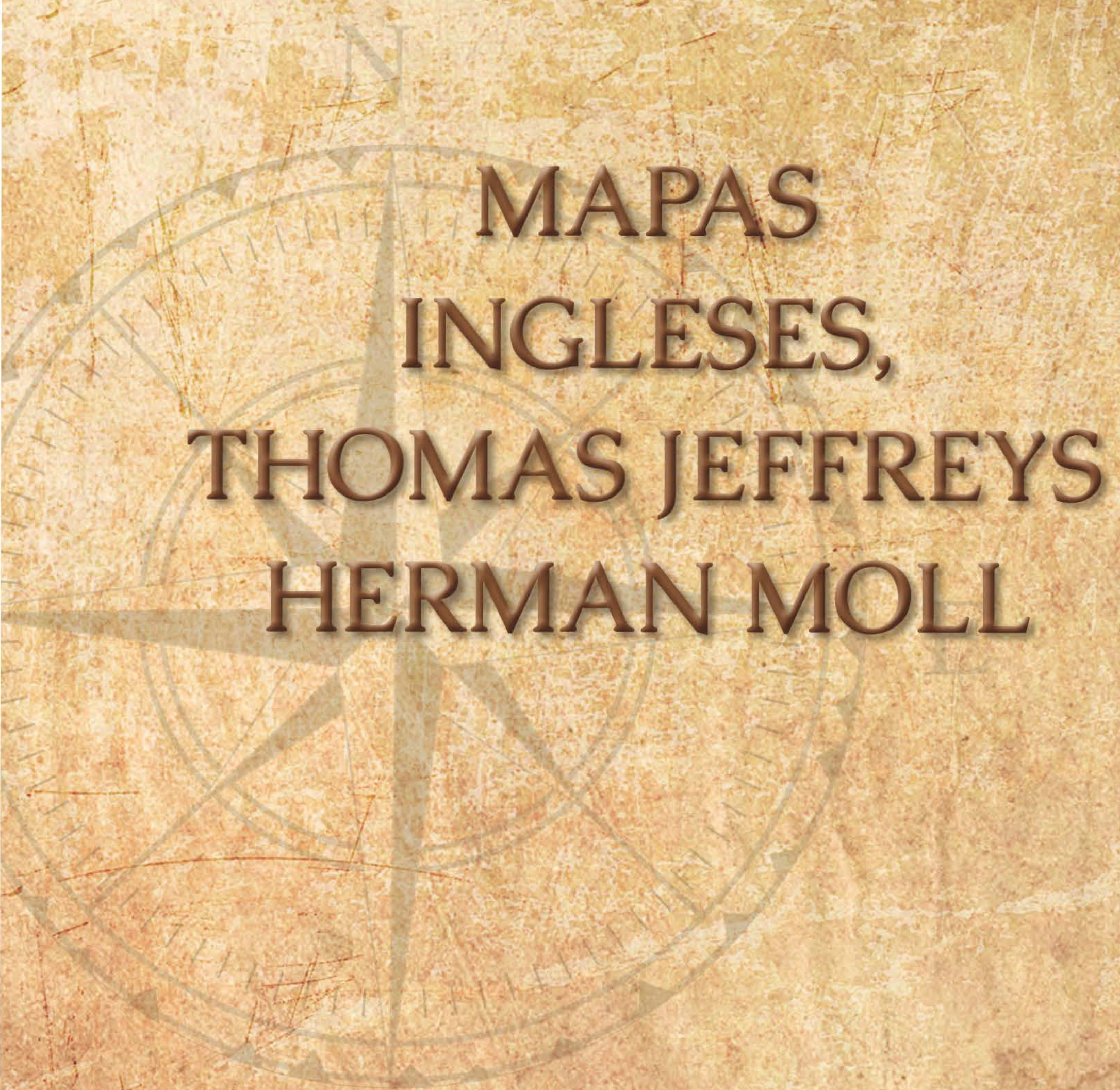
Descripción cartográfica: Escala gráfica dividida en 50 leguas comunes francesas. Longitud oriental del meridiano de París.- Marcos graduados.-Relieve por montes de perfil.-Abundante toponimia, traducida en parte al francés, en cursiva para costa e hidrografía. Se mantiene el topónimo Nuevo Reino de Granada. Tarjeta inserta en orla decorativa. En la curaduría del Instituto de la Marina de Cadiz, Inmaculada López Directora Técnica del Archivo Histórico del Instituto Hidrográfico de la Marina de Cádiz lo describe como una carta publicada como hoja nº 3 del tomo XIII del libro de viajes titulado *Histoire Generale des Voyages* del Abate Antoine François Prevost la cual en su edición original constaba de 15 tomos, y que fue ampliado por otros en años posteriores: “La ejecución de la mayoría de las cartas, incluida esta, fue de Nicolás Bellin, el cual la incluye con pequeñas modificaciones (le suprime en la tarjeta la referencia a la obra de Prevost, así como el nº de tomo y carta, entre otras) en el segundo tomo de su obra *Le Petit Atlas Maritime* (1764). Como muestra este mapa, para finales del siglo XVI el espacio Caribe, se había convertido en el centro de actividad del Imperio español tanto por el comercio y las riquezas como por las confrontaciones en la primera etapa con las poblaciones nativas y posteriormente con las potencias

europeas las cuales para entonces se habían fortalecido. Este núcleo Caribe o antillano abrió entonces sus entradas por la Florida y la costa de Golfo de los Estados Unidos y México y había ya reconocido y colonizado las costas del Mar del Sur hasta Chile tomando como base el Darién y había establecido sus instituciones y aún las había reformado. Al interior del continente en la denominada Tierra Firme, la Corona española había consolidado sus centros de poder y de control territorial: Santafe, Tunja, Popayán, Vélez, entre los más evidentes en los mapas de este territorio. En su cargo de Cartógrafo del Rey, Dánville había grabado una de las cartas más coloridas y completas del istmo de Panamá.” Tempranamente llena de detalles toponímicos y de impresionante exactitud si se tiene en cuenta que todavía no se había realizado la expedición de Pacificación de Arévalo por el Darién que tantos datos proveyó al conocimiento náutico e impresionante también si se compara con la pieza con la que terminamos este Atlas Histórico Marítimo de Colombia a saber *Carta marítima del Reino de Tierra Firme o Castilla del oro comprhende el istmo y provincia de panamá; las provincias de la Veragua Darien y Biruquete* de Juan López.



Portada del libro *Histoire Generale des Voyages*





MAPAS
INGLESES,
THOMAS JEFFREYS
HERMAN MOLL

La primera vez que la hegemonía holandesa corrió un serio peligro fue en el año 1651 cuando Inglaterra y Francia la pusieron en jaque. Los dos países superaban la guerra de los Treinta Años. A finales del siglo XVII la marina inglesa empezó a superar a la holandesa por su capacidad financiera la cual le permitió posicionarse y en la competencia en el comercio marítimo. El avance de la naciente potencia inglesa no se hizo esperar en el Caribe. Los ingleses hacían escala y se instalaban en las islas de este mar de manera constante, es así como instauran la Providence Company en la Isla de San Andrés en 1630. La presión ejercida por otras naciones hizo que los españoles movilizaran sus ejércitos en respuesta; en 1635 expulsaron a los ingleses de la Isla Tortuga pero no lograron lo mismo en San Andrés. El enfrentamiento con los ingleses también desgastó a los españoles, quienes también debían afrontar la resistencia indígena. Al contrario, los aventureros ingleses no sólo habían entablado relaciones

comerciales con los indios, sino que se habían involucrado en sus dinámicas sociales y en sus costumbres políticas logrando establecer alianzas como lo muestra el apoyo inglés a la coronación de un rey misquito en 1661. La tensión de la relación entre indígenas misquitos y los españoles se traduciría en una medida que representa un retroceso en el impulso borbónico que caracterizaría las primeras décadas de la política española pero que desde España podría haber sido apreciado como una medida represiva. Mientras Felipe V, sancionaba un Decreto que autorizaba el “exterminio o esclavitud” de los indios en 1714, para 1740 se consolidó una declaración formal inglesa que tomaba a la Moskitia como protectorado. En consecuencia se construirá por parte de los ingleses un fuerte en Nicaragua. La presencia inglesa se empezó a extender en toda la costa de la moskitia en especial en el cabo Gracias a Dios y para la Nueva Granada en el estratégico punto del archipiélago de San Andrés y Providencia.



Batalla de Trafalgar. Nicolas Pocock.



PLAN DU PORT DE LA VILLE, ET DES FORTERESSES DE CARTHAGENE

représentant exactement la Vue de la Flotte Angloise, le long de la Côte, dans la Baye proche la Ville &c. suivant le dessein apporté et représenté à la Regence et aux Seigneurs de l'Ambassade d'Angleterre par le Capitaine Guillaume Laws, à Amsterdam chez COVENS & MORTIER.



- A. la Caroline Navire de l'Admiral VERNON.
- B. le Russel, de St. Chalmer Ogle.
- C. la Boyne du Commandeur Lestock.
- DDD les autres Navires de la Flotte d'Angleterre mis à l'ancre en la Playa Grande sur la Côte de Cartagene le 4. Mars 1741.
- E. un Canal étroit, de 8 ou 9 piés de profondeur. la Flotte à un autre endroit.
- F. la Caroline
- G. le Russel
- H. la Boyne
- I. la Princesse Amelie, Capit. Hemmington.
- K. le Norfolk, Cap. Graves
- L. le Russel, Cap. Norris
- M. le Scherwbury, Cap. Townshend.

Attaquent les Forts de St. Jago et de St. Philippe

- N. N. un Navire monté de 40. Canons, et deux Galliottes à bombes, battant le Fort de Boca Chica.
- N.N.N. Trois Batteries élevées par les Espagnols, pas encore montées de Canons, nommées les Forts de Chamba.
- O. le Lieu où l'Armée des Anglois fit descente le 10 Mars.
- P. le Campement des Anglois, et un Chemin coupé par le Bois.
- Q. une Batterie de 20 Canons élevée de l'Armée des Anglois pour canonner le Fort de Boca Chica, auquel elle a donné Assaut le 25. Mars, de nuit.
- R. les Forts de St. Jago, avec 8. Canons et de St. Philippe avec 10. attaqués le 9. Mars.
- S. la Batterie à bombes des Anglois entre ces deux Forts
- TTT. un Bois large et épais entre l'Armée des Anglois et le Fort de Boca Chica.

E X P L I C

- U. le Fort Boca Chica monté de 68. Canons et attaqué le 25.
- W. le Vaisseau de Don Blas, la Galico, pris par les Anglois, où il y eut deux Capitaines, menés en Angleterre.
- XXX. deux Navires de Guerre coulés à fond, avec un autres brûlé par les Espagnols mêmes.
- Y. le Fort de St. Joseph monté de 16. Canons
- Z. la Barrière au travers de l'entrée du Port, attachée à l'Ancre.
- 1. Quinze Pièces de Canon des Espagnols sur la Batterie de Las cines, du Côte de Barrudera.
- 2. Cinq Canon cachés des Espagnols sur la Batterie de Fascines.



PLAN VAN DE HAVEN, STADT EN KASTEELN VAN CARTAGENA

vertoonde het volkome Gezicht van de Engelsche Vloot, langs de Kust in de Baay nabij de Stadt, de na het ontwerp overgebragt en opengelegd aan de Regering en de Heeren van de Admiraliteyt in Engeland, door Captain William Lewis te Amsterdam by COVENS en MORTIER 1741.



C A T I O N

sous lesquels les Troupes Angloises font leur descente.
 3. Un grand nombre de Chaloupes pleines de Matelots, pour passer par les canaux et faire descente, conduites par le Cap. Lewis, et la Division de l'Amiral, Commandé par le Cap. Boscawen, avec le St. Chalmer Ogil et le Cap. Coates, pour attaquer les 2 Batteries lesquelles ils ont demoli le 20. Mars.
 4. la Chaloupe des Espagnols menant l'Amirauté aux deux Batteries, brûlée par les Matelots Anglois.
 5. 5 la Chaloupe à Vire, envoyée pour chercher un Navire pour les Vaisseaux et les Chaloupes, en cas qu'ils fussent obligés de quitter l'entrée du Port.
 6. 6. Deux Batteries des Fascines élevés par les Espagnols

à l'entrée de Pafsa Cavallos
 7. le Navire de l'Amiral, la Caroline étant le 26. Mars, avec quelques autres Vaisseaux à l'Ancre dans le Port.
 8. Un Abrevoir, ou le Cap. Perry Mene écriv sur le Navire Worcester
 9. le Passage tortueux pour les Chaloupes par ou Don Blas s'est fait dans une grande Chaloupe, suivie de plusieurs autres.
 10. le Navire de l'Amiral, plus avancé dans le Port, vers Cafiso Grande.
 11. le Navire de St. Chalmer Ogil.
 12. les Transports.
 13. Carillo Grande monta de 60. Canons, s'étant rendu sans aucune défense, les Anglois y planterent leur Pavillon le 31. Mars
 14. le Fort. Mamequilla monta de 18. Canons, mais sans se défendre.
 15. 15. Deux Navires de Guerre d'Espagne et six Gallions Coulés à fond, aux deux Côtés du passage aux Moorings.

16. Cinq Navires de Guerre Anglois à l'ancre, pour le siège de la Ville: l'Orford l. Auguste Fitzroy, le Burford Capitaine Griffin, Cap. Lawrence et Cap. Knowles. &c.
 17. un Vaisseau Marchand de France, brûlé le 2. d'Avril.
 18. le Fort Lazare.
 19. 19. les Espagnols se retirant de la Ville le 2. d'Avril.
 20. le Navire de Don Blas avec un autre, placé dans le Port devant le Canal étroit.
 21. le Lion et le Burford placés près du Canal étroit. 21. le Lion perdit son mât après avoir été jeté à la mer, ayant alors à bord les Généraux, qui allèrent voir les Fortifications de Tierra Bomba après une absence de presque un jour, les Chaloupes vivres les ayant suivis, les ramena à leurs Vaisseaux.
 22. le Commandeur I. Astock avec les Transports.



La casa Covens y Mortier fue desde mediados del siglo XVIII hasta casi el final del XIX una de las mayores editoriales cartográficas de Europa, fundada por Johannes Covens y Cornelis Mortier, hijo de un refugiado político francés, difusor de mapas y atlas franceses en Holanda quien dejó a su viuda este negocio. La compañía tuvo varios cambios de nombre por diversas alianzas comerciales y convenios y nuevos socios por lo cual desde 1778 se llamó Convens & Son. Para el momento en que fue grabado el mapa “Plano de la villa y fortificaciones de Cartagena de Indias de 1741”, la compañía se llamaba Covens & Mortier. La compañía fue muy competitiva en su dedicación a los Atlas, por ejemplo publicó una edición del Atlas Mundial o Atlas Major Frederik de Wit y varias ediciones del ‘Atlas Nouveau’ entre otros atlas de Provincias hechos para viajeros y atlas de ciudades del mundo. El mapa representa uno de los hechos más significativos de la historia de Cartagena de Indias

y del recién consolidado Virreinato de la Nueva Granada. En desarrollo de la llamada Guerra del Asiento los ingleses al mando del Almirante Eduard Vernon desde el 13 de marzo, durante dos meses sin tregua atacaron la ciudad puerto con casi 200 embarcaciones y 20.000 hombres. Miguel Aragón Fontenla, experto en la biografía de Blas de Lezo, comenta la forma en que este capitán, en defensa de la ciudad y bajo el Gobierno del Virrey Sebastián de Eslava resistió con éxito y en desfavorables condiciones la ciudad hasta su triunfo cobrando la vida de más de 10.000 ingleses. Esta pieza la cual es además una de las más bellas de la presente compilación por la vitalidad de sus colores y la riqueza de su iconografía, ha sido comentada por varios expertos pues hay muchas copias diseminadas en importantes bibliotecas y colecciones privadas. Es el caso del capitán de Navío Miguel Aragón Fontenla del Museo Naval de Madrid autor de las siguientes líneas:

COMENTARIOS AL PLANO DE LA VILLA Y FORTIFICACIONES DE CARTAGENA DE INDIAS EDITADO POR COVENS Y MORTIER EN 1741

Esta carta, de magnífica edición, muestra las diferentes fases del ataque que, desde el 15 de marzo al 20 de mayo de 1741, sufrió la plaza de Cartagena de Indias por parte de una numerosa flota inglesa al mando del almirante Vernon. Los atacantes, unos 23.000 hombres, lo hacen con más de 180 buques de los cuales entre navíos y fragatas suman 36. Contra los que los defensores, poco más de 6.000 combatientes, se oponen con tan solo 6 navíos de línea, sin embargo, bajo la sabia dirección del gobernador de la plaza Sebastián Eslava y del capitán general Blas de Lezo, Vernon no logra su objetivo de hacerse con la “Llave del comercio español en el Caribe” Por la similitud de esta carta con la elaborada en 1735 por los marinos y científicos españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa, hace pensar que la de Covens es una fiel adaptación de la española, editada 6 años antes. De este gráfico merece resaltar ciertos aspectos que hace discutible la fidelidad y lo incompleto de los acontecimientos quiere representar:

1. Consta que su edición fue hecha en Holanda en 1741, precisamente el mismo año en el que tuvo lugar el ataque inglés. A pesar de que el almirante Vernon fue enviando a Inglaterra, mediante ligeras embarcaciones-correo, información puntual y triunfalista de la marcha de los acontecimientos, resulta difícil de entender que los editores de la carta pudieran disponer de una versión real de lo ocurrido antes del regreso de Vernon a Inglaterra, un año después del fracasado ataque.
2. El ataque de los ingleses a Cartagena duró dos meses. Durante este tiempo se sucedieron combates entre buques, bombardeo a fortificaciones, desembarcos ingleses, movimientos de tropas en tierra, asaltos y otras acciones importantes y decisivas como fue el fracasado ataque al fuerte de San Felipe de Barajas. Es curioso observar que en este mapa de Covens tan solo se detalla el ataque al fuerte de San Luis en Boca Chica, efectuado entre 23 de marzo y el 5 de abril. Del resto de las acciones posteriores apenas hay descripción gráfica, y menos aún de las realizadas por los defensores. No hay porque sentenciar que los editores adoptaron una postura partidista, sino que elaboraron mapa prematuro y tan solo a base de la información recibida de los atacantes.



3. Siguiendo un orden cronológico de los acontecimientos se puede apreciar, en el margen inferior izquierdo del gráfico, la primera posición adoptada por los ingleses. Después de doblar punta Canoa (Point Cuno en el grabado) la flota inglesa fondea al oeste de la plaza y el 15 de marzo hacen un intento de desembarco por La Boquilla, posiblemente con la intención de hacer creer a general Eslava que el ataque principal a Cartagena se llevaría a cabo desde esa posición. El intento de desembarco es rechazado sin dificultad, por los defensores. De esta acción no hay representación alguna.
4. Desestimado el desembarco por La Boquilla, Vernon dirige sus buques hacia el Sur, costeando desfila frente a la plaza sobre la que efectúa un ineficaz fuego artillero. Fondea la flota a poniente de Tierra Bomba, frente a las baterías de Santiago y San Felipe y la Chamba, a las que baten sin dificultad. No así al fuerte de San Luis de Boca Chica (U en las convenciones) que queda fuera del alcance de sus fuegos. Para rendir a la robusta fortificación, vital para asegurar el acceso de los buques atacantes a la bahía por Boca Chica, los ingleses tuvieron que desembarcar abundante tropas y artillería, y emplear más de diez días de intenso combate, del 23 de marzo al 5 de abril. A pesar de que esta acción no llegó a ser decisiva, Covens la representa con gran profusión gráfica, apreciándose detalles como el campamento, la “Gran Batería” como se le llamó a la que los ingleses montaron para el asalto en fuerza al fuerte, las trayectoria que describen los disparos de los cuatro navío que Vernon manda adelantarse en un fallido intento de hostigar desde la mar al fuerte y, hasta el detalle de mencionar (W) al navío Galicia de Blas de Lezo, capturado por los ingleses tras la toma del fuerte.
5. Una vez franqueado el paso de Boca Chica los buques ingleses penetran en la bahía exterior. Blas de Lezo organiza una defensa en profundidad de la plaza apoyándose en las fortificaciones que jalonan la bahía interior y el surgidero. De las acciones que tienen lugar en los días siguientes y que terminarían con el fracaso inglés, el cartógrafo no se detiene en representaciones gráficas detalladas, lo que conduce a la ratificación de que la fuente de información de que dispone es británica y no está cotejada con la realidad de lo sucedido posteriormente. En el mapa de Covens, en la parte al Norte de Tierra Bomba, viene trazado un canal que discurre de lado a lado de la península de Periquito, por el que en la leyenda dice que pasaron las embarcaciones de Blas de Lezo en su retirada. Este canal no está reflejado en cartografía de otras procedencias por lo que se cuestiona su existencia.
6. El desembarco de la tropa inglesa para el ataque decisivo a Cartagena se realiza en las islas de Manzanillo y Manga (marcado con 12 en la leyenda) del que no figura representación en la carta no. Con dificultad y en constante hostigamiento por parte de las guerrillas locales, nueve mil ingleses y aliados progresan para ocupar las alturas del cerro de La Popa, desde donde se domina el cerro de San Lázaro en cuya cumbre se levanta el Castillo de San Felipe de Barajas, llave de acceso a la ciudadela. Del avance inglés y de los fracasados intentos de asaltos a dicha fortificación no hay referencia alguna en la carta de Covens, ni tampoco del bombardeo naval desde el Surgidero, ordenado por Vernon para justificarse de la imposibilidad de ocupar la ciudad si no era con un ataque por tierra.

El mapa, como documento gráfico que es , adolece de ser un fiel reflejo de toda la acción que se desarrolló en el ataque de Vernon a Cartagena de Indias; tal vez por la premura con la que se elaboró esta carta, o por la conocida orden dada por el monarca británico de ocultar todo documento que diera a conocer semejante fracaso.”

Cádiz 8 de octubre 2014, Miguel Aragón Fontenla.





 **Mapa 014. Tierra Bomba. Anónimo. Sin fecha.**

Esta hermosa pieza anónima hallada en el Archivo General de la Nación Colombia en la MAPOTECA: SMP. 4, con la referencia 075-A, complementa los comentarios al “Plan de la Villa de Cartagena”.



Thomas Jeffreys empezó su trabajo cartográfico en 1746 en el palacio del Rey de Inglaterra comisionado para levantar una colección de mapas de Norteamérica. En 1760 fue se le encargó la misión de elaborar una serie de mapas de Inglaterra y de 1748 a 1751 trabajó para The Small English Atlas. Posteriormente y hasta 1824 grabó mapas con Laurie & Whittle para la obra *A New Geographical and Historical Grammar*. En cuanto a mapas americanos laboró como grabador y editor de Joshua Fry y Peter Jefferson, un mapa de la zona más habitada de Virginia publicado en 1753; un nuevo mapa de Nueva Escocia, y Cabo Bretaña en 1755; un mapa nuevo y exacto del Reino de Irlanda en 1759 y mapas para una *Descripción de las partes marítimas de Francia* entre sus más prolíficos trabajos. Sobre los territorios americanos grabó una *Topografía General de Norte América y las Antillas* en 1768. El mapa que vemos y que reposa en el Archivo General de la Nación Colombia con la referencia M4. 140-A se titula "Plan que representa el Golfo del Darién según el original del Señor Thomas Jeffreys geógrafo de su Majestad Británica 1775." Sobre la rica y vasta zona representada en el mapa, comenta el geógrafo Carl Sauer que el Sudoeste el golfo de Urabá es apretado bruscamente por el delta del Río Atrato: "...formando el bolsillo bajo interior de bahía sabida (conocida) como el Culata. La ciudad india de Darién, rehecho en Santa María, se pone más allá del margen de noroeste del delta. El delta es cruzado por numerosos canales. Además de tales descargas del agua del Atrato, el Culatabó también recibe el flujo de León Río Darién tenía el acceso más conveniente por la canoa tanto al Atrato como León. (...) El Atrato es grande, un río extensamente que se desborda con lagos de remanso, pantanos, y canalizos. (...) La exploración el sur del Golfo de Urabá sería una prueba mucho más severa de la capacidad de Balboa de tomar una expedición sobre canales y ríos tropicales. Por ello, él aprovechó la información de los guías indígenas."³⁷ Sauer muestra la importancia para la geohistoria de los diarios de viajes. Es el caso del relato de Pedro Mártir de Anglería quien aporta informaciones geográficas como las distancias tanto del Río Atrato como en la conexión entre este y el mar. Una evidente conexión que aplica a la categoría de Maritorio a la cual nos hemos referido en las notas introductorias por sus nexos con el Río San Juan que muestran las posibilidades de unión del mar, el río y el continente. Para Carl Sauer, en esta zona Vasco Núñez de Balboa, antes de su segunda exploración transísmica, tuvo conocimiento por la información suministrada por los indios, de las posibilidades que le brindaba el Río de Redes que le facilitó un paso más corto hacia su anhelado Mar del Sur.

"... Una de las cosas de más consideración y calidad y que promete y manifiesta grandes riquezas y acrecentamiento del real patrimonio de Vuestra Majestad, de que me ha parecido más conveniente dar aviso, ha sido que en la parte del poniente de esta Gobernación de Popayán, entre ella y el mar del Sur, costeano de la ciudad de Panamá al Pirú, entre el dicho mar y las riveras del río de Cauca, que corresponde a esta Gobernación, del medio día al Norte, está la Provincia del Chocó cognominada así porque por la parte que confina con esta Gobernación está poblada de indios llamados chocoes; término esta tierra por su longitud, desde el puerto de la Buenaventura, en el mar del Sur, y ciudad de Cali, corriendo, al septentrión hasta el mar océano indico, en la costa que há de Urabá Acla ducientas y cincuenta leguas y por su latitud, desde la ciudad de Anserma y riberas del río de Cauca, al poniente, ciento y cincuenta leguas; tiene por aledañas de esta Gobernación lo que hay desde le puerto de la Buenaventura hasta los términos de Santafé de Antioquia y su gobernación y lo que hay del dicho mar océano, desde el río Zinzi, Urabá y Acla hasta el sitio que tuvo la ciudad de la Antigua dl Darién, y atravesando al mar del Sur, que se nombra Golfo de San Miguel, por él la costa arriba hasta el dicho puerto de la Buenaventura; como la tabla lo manifiesta, desde el primero descubrimiento de esta Tierra Firme, ha sido esta provincia tan famosa y rica de oro de minas y joyas de adorno de los indios naturales y perlas en su costa marítima y por un gran santuario llamado Dabaybe, en que dicen hay grandísima suma de joyas de oro ofrecidas en él por indios de las provincias circunvecinas y en sus enterramientos y sepulturas puestos, que no sin temor de que parezca fabuloso se puede escrebir, porque algunas sepulturas que los españoles abrieron antiguamente, se dice que sacaron a diez y a doce mil pesos, por cuya razón ha sido codiciada su población por muchos capitanes."

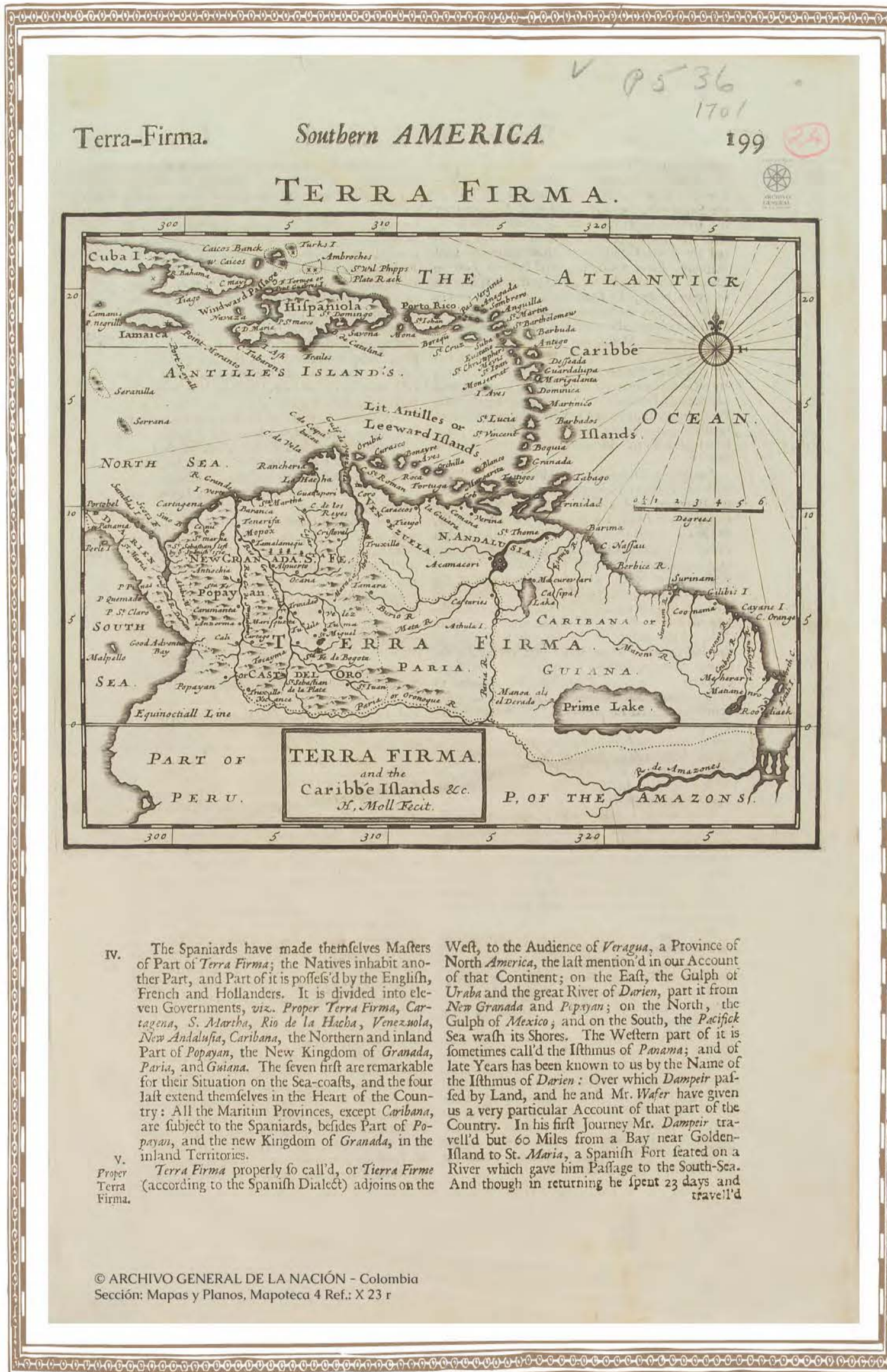
*Relación de las inapreciables riquezas de las provincias del Chocó, Zirambiraes y otras circunvecinas, que hace el capital don Vasco Mendoza y Silva a don Juan de Borja, del Consejo de su Majestad, Capitán General del Nuevo Reino de Granada y Presidente de la Audiencia y Chancillería de él. Santafé, 6 de Julio de 1605.*³⁸



37 SAUER, Carl Ortwin *The early Spanish Main*. Berkeley, California; University of California Press ; London, Cambridge University Press, 1966.

38 *Historia documental del Chocó*. Publicación dirigida por: Enrique Ortega Ricaurte. Bogotá, Eitorial Kelly, MCMLIV





Mapa 016. Colombia. Terra Firme and the Caribbe Islands --First issue of this Map. the Terre Firme is northern S. America divided into the Governments of Darien. New Granada & Popayan, Sta. F., New Andalusia, Paria, Caribana or Guina. 1701.

Herman Moll: (1654-1732) geógrafo, cartógrafo y grabador alemán, hizo su carrera en Londres desde 1670 como geógrafo independiente y también en asociación con los grabadores Moses Pitt, Sir Jonas Moore, Grenville Collins y Seller & Price, entre otros. Se destacan sus obras *Atlas Manual de todas las partes del mundo* publicado en 1709, 1713 y 1717. El espíritu de dicha compilación es la descripción de puntos clave de la geografía universal para lo cual apostó a la corrección y ajustes de mapas ya conocidos. Esta fue la base de la preparación para su *Atlas Geográfico y Sistema Completo de la Geografía* publicado en 1717 y un *Mapa nuevo y exacto de los dominios del rey*. El autor muestra que para finales del siglo XVIII el mundo intelectual se ocupó del estudio de la física natural. La exhibición de las ideas y el debate hacían parte de la vida intelectual y de la cultura popular sobre todo por el incremento de las publicaciones periódicas sobre la naturaleza y la geografía.

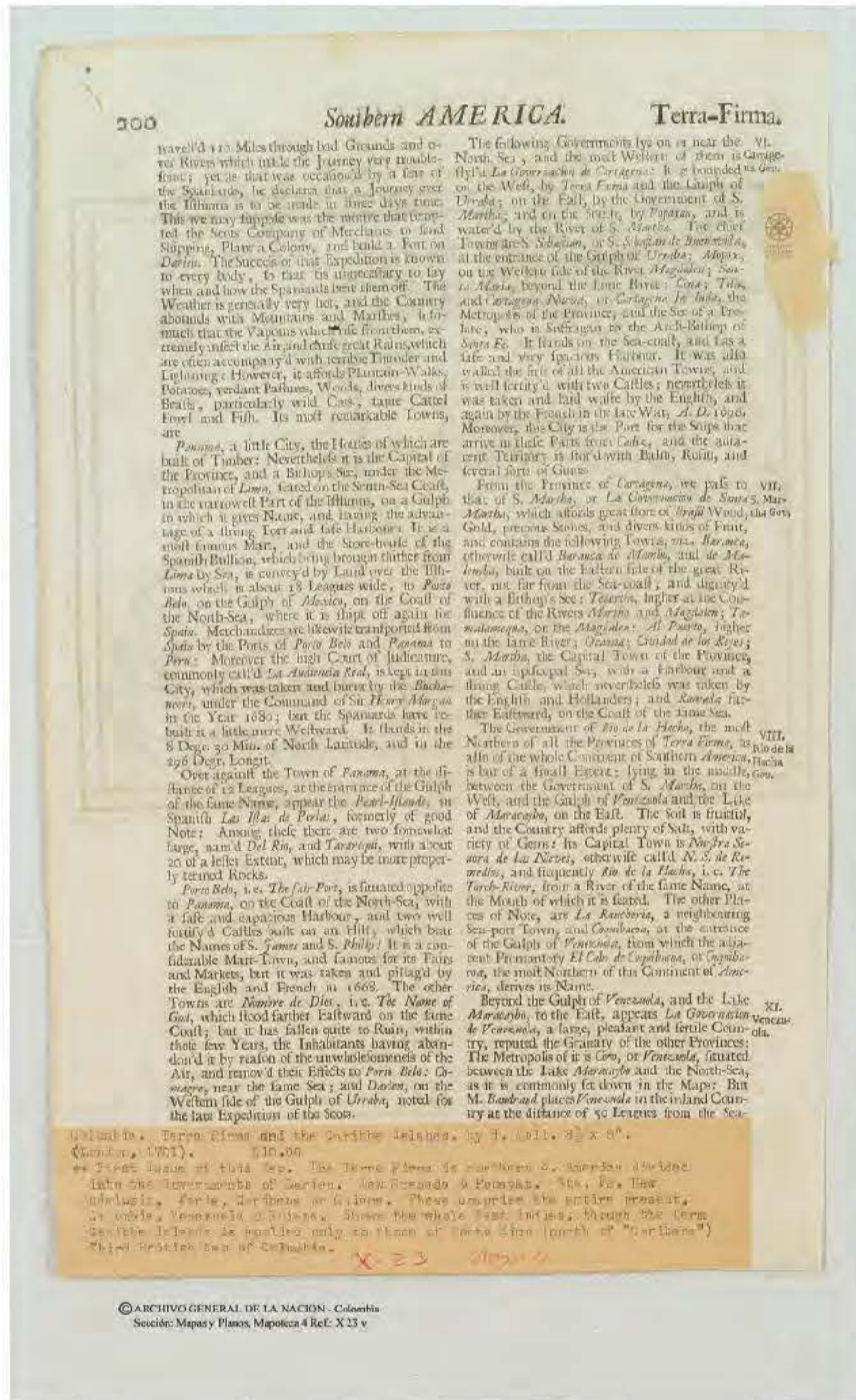
El mapa que publicamos se titula “Colombia, Terra Firme and the Caribbe Islands By H. Moll” y fue grabado en Londres en 1701. Hemos usado la copia del Archivo General de la Nación Colombia, con la referencia SMP. 4, REF. X-23R y clasificado en su hoja reversa como con la nota: First issue of this Map. the Terre Firma is northern S. America divided into the Governments of Darien. New Granada & Popayán, Sta. F., New Andalusia, Paria, Caribana or Guina. Reproducimos anverso y reverso dado que el reverso es el texto de Moll que se concentra en el tema de la colonia escocesa en el Darién.

El documento que acompaña al mapa de Moll especula acerca los motivos que movieron a los escoceses a fundar la ‘empresa colonizadora’ en el Darién y otros hechos históricos desarrollados en la zona, con antecedentes como el ataque de Henry Morgan en 1680. El teatro geográfico de fondo para la colonia escocesa permite al autor adentrarse en una descripción geográfica detallada que destaca el aire caliente, la abundancia de montañas y pantanos, los vapores que contaminan el aire y causan grandes lluvias, los terribles truenos y relámpagos, las dificultades para plantar los cultivos de plátano y patatas, los bosques y los diferentes animales. Luego describe a Panamá como una pequeña ciudad de casas de madera, con obispo bajo el control metropolitano de Lima y las cualidades del puerto. A continuación, refiere los puertos de Portobelo desde Panamá hasta Perú y las dinámicas comerciales de las ferias y mercados.

Como muestra con maestría el texto de Moll, tempranamente en la estratégica zona del istmo del Darién, los ingleses, escoceses e ingleses pusieron en aprietos la absoluta dominación española del control territorial. Bajo la dirección de William Paterson, en 1698 llegaron dos naos procedentes de Escocia con mil pasajeros dispuestos a quedarse. Paterson,

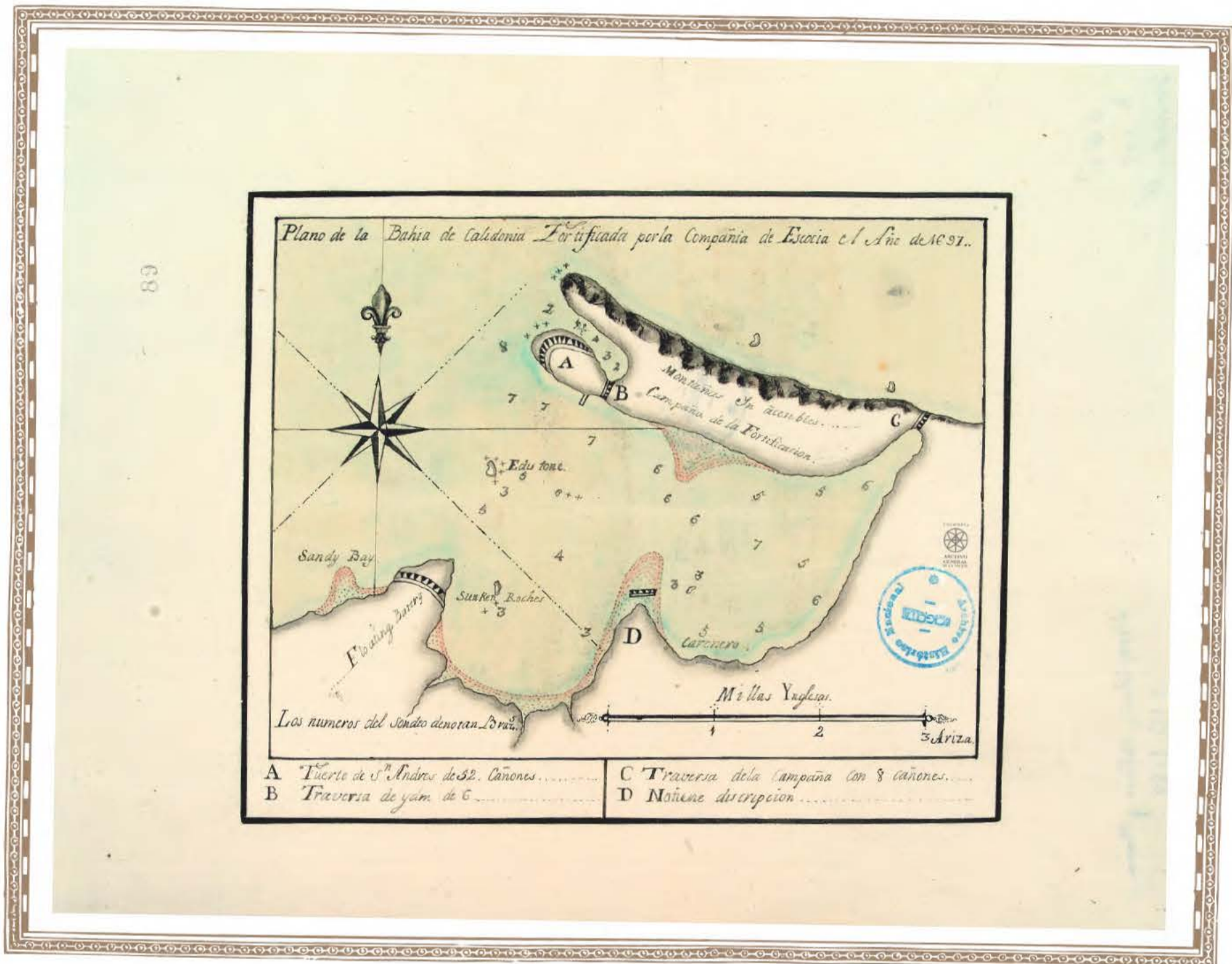
hábil aventurero y negociador, gracias a un pacto firmado con los caciques de la zona empezó la construcción de un poblado llamado Nueva Edimburgo. Paterson había sido inspirado por los libros de aventureros como Lionel Wafer quien hizo una completa descripción de la región y también por la lectura de diversos diarios de piratas.³⁹ El control de la zona por parte de estos pobladores fue tan significativo que llegó a conocerse como la colonia escocesa de Nueva Caledonia. El Ingeniero Antonio de Arévalo, de quien presentaremos varios mapas, y quien fuera encargado tanto de la campaña de Pacificación en la Guajira como del Darién, se dirigió con rumbo a la zona en conflicto en 1761.

Ver Mapa 017. 



 q. First issue of this Map. "The Terre Firma is northern S. America divided into the Governments of Darien".

39 Fuentes C., Nara, *El desplazamiento de Lionel Wafer por el Darién*. En el boletín de historia de centro América- El Boletín AFEHC No. 33 - dirección: http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=bul_aff



Mapa 017. Plano de la Bahía de Calidonia Fortificada por la compañía de Escocia el año 1697.

Al respecto resultan reveladoras estas notas del Arzobispo Virrey Antonio Caballero y Góngora:

“Esta providencia surtió el efecto que debía esperarse, porque cortada la comunicación de los españoles con los indios, que aun mantenían, algunas relaciones de sus mutuos comercios, se entregaron totalmente en manos de los extranjeros, que libre y francamente gozaban, con positiva exclusión de los españoles, de todos los frutos de aquellas costas; y cabalmente aquel mismo año pensaron los escoceses en establecerse en la Costa del Darién. Con este abandono los males fueron tomando incremento, y se sabe que el año de 30 del corriente siglo, estuvieron ancladas en la Bahía de la Candelaria; seis meses y medio, cuatro embarcaciones holandesas haciendo el comercio clandestino con el Chocó y Antioquia, y sacaron la prodigiosa cantidad de doce y media arrobas de oro. y entre tanto, cada día se iban enconando más los Yndios con los nuestros, y repitiendo sus irrupciones en el Chocó, de modo que se vió precisado el Gobierno á mantener una Vigía sobre este río para prevenir las continuas sorpresas conque hostilizaban nuestras poblaciones. En este estado, con motivo del robo de una familia que los indios habían vendido a un judío holandés, mandó Su Majestad se examinase si convendría abrir la navegación del Atrato, y ventilado el negocio en Junta de Tribunales, recogidos antiguos y modernos documentos, ‘Y mirada la materia bajo todos aspectos, finalmente, después de diez años de discusión, se determinó que convenía la libre navegación del río Atrato; pero que antes debían ocuparse las costas del Darién, fundando en ellas las poblaciones, que se tuvieren por convenientes.”



Jurídicamente los territorios del Archipiélago de San Andrés y Providencia desde el cabo Gracias a Dios hasta el río Chagres, fueron segregados de la Capitanía de Guatemala y establecidos como territorios del Virreinato de la Nueva Granada.

Es escasa la documentación acerca de la colonización de las actuales islas colombianas.⁴⁰ Hay un interés reciente en el estudio del archipiélago de San Andrés y Providencia para el periodo colonial americano y en las fuentes, en ocasiones tomadas de la historia oral y llevadas a los libros de historia que circulan en la isla y aún en las Antillas: es el caso de la obra *Providence of Providence* de Wallwin Peterson. Constituye

un riesgo para la historiografía afirmar que el inicio de la pertenencia hispánica del archipiélago de Archipiélago de San Andrés y Providencia durante el periodo colonial pues ésta se hace manifiesta con más fuerza hasta la emanación de la Cédula real de 1803. Con anterioridad, algunos piratas e ilegales habían dado un uso a las islas como cuartel general para atacar las costas de las provincias que harían parte del Virreinato de la Nueva Granada en especial los puertos de Portobelo, Santa Marta y Panamá. La política española se tardó en acciones militares importantes como la de 1639 para expulsar los ingleses.

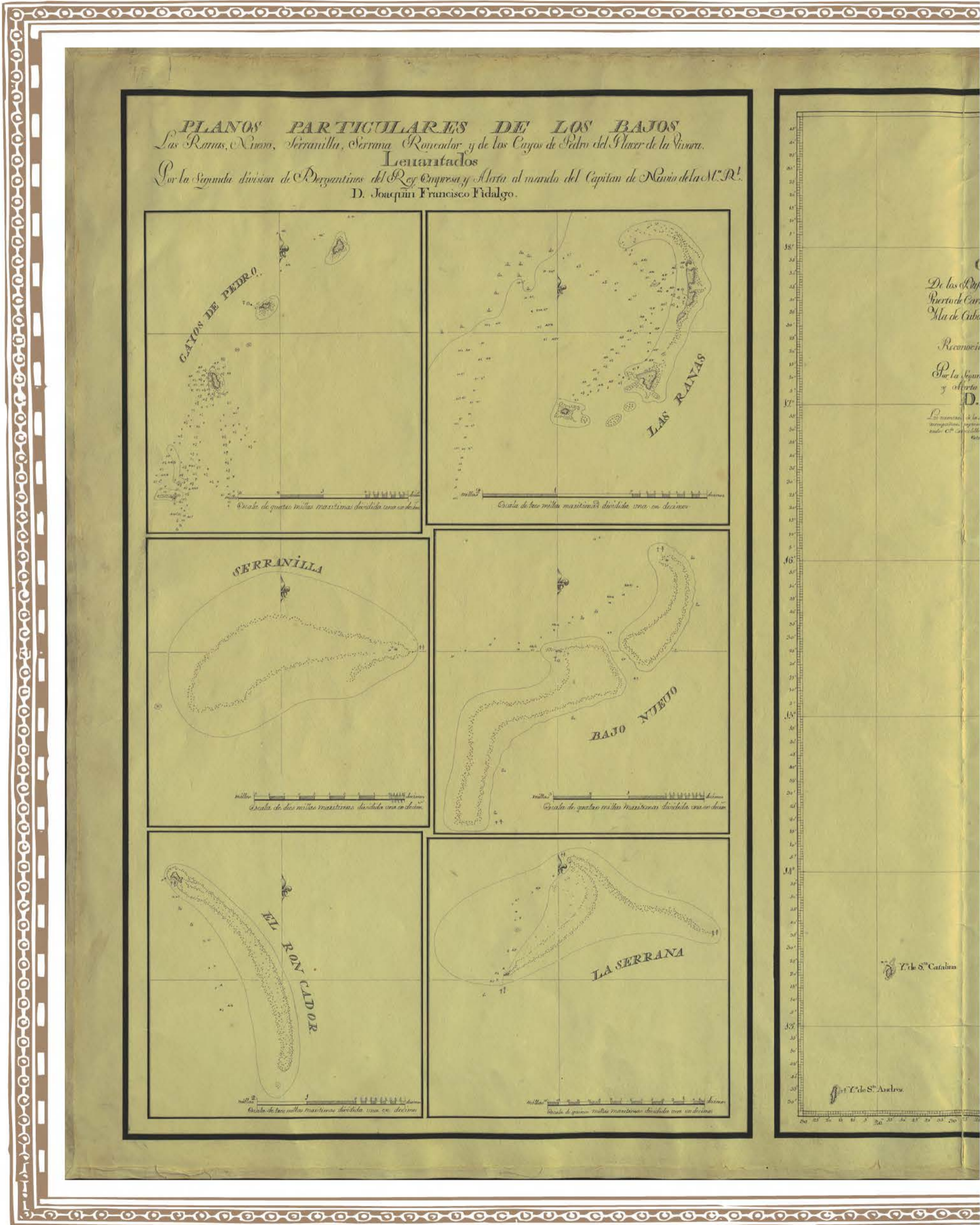
40 FUENTES, Nara, *Periplos Ilustrados y ladrones por el Caribe*, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2013.





 Mapa 018. Mapa de San Andrés y Providencia. 1648.





La historia de la ocupación de las islas bien puede surgir con la presencia de los propietarios rurales y comerciantes en el parlamento inglés. En 1628 nace en el seno de sus debates una Compañía de Mercaderes para colonizar islas de Providencia, de allí se derivó un viaje exploratorio a San Andrés en este momento conocido como Sea flower Fundación de New Westminster. Esta no sería la primera fundación en la cual se instalarían colonos que fundamentalmente huían de la persecución religiosa. Ya algunos puritanos habían emigrado a Norteamérica y a otras islas del Caribe como un célebre grupo de familias bajo la dirección de Sussex Cammock quienes en 1627 se asentaron San Andrés. En 1783 España recuperó la soberanía Mosquitos y el archipiélago y en 1786 se declaró el desalojo de los colonos.

La presencia intermitente de la corona española alternada con la corona inglesa al parecer obedeció quizá a cierto mecanismo por el cual España usaba las islas solo como bases temporales. El poblamiento de islas como Providencia, en cambio, era un asunto que implicaba mucha más actividad y complejidad que fue claramente suplido por los puritanos que llegaron entre 1627 y 1641. Estos primeros colonos lograron una producción casi autosuficiente y pronto se relacionaron con el comercio exterior para proveerse de insumos, esclavos y bienes de consumo para la exportación de los bienes agrícolas pero con el tiempo triunfaría la economía plantadora de gran propiedad.

La sociedad tenía en la base agricultores pobres dedicados a cultivos de subsistencia y pescadores artesanales: en el

intermedio, una mayoría de la población mestiza: medianos y pequeños cultivadores de coco, comerciantes, marinos y dueños de barcos. Esta población aprovechó la diversidad ofrecida por la abundancia de montañas y colinas que se aprecian bellamente dibujadas en el mapa que publicamos del Archivo General de Indias en el Fondo Panamá.

En la reciente obra de Lina Díez Bermúdez *La Vieja Providencia y Santa Catalina*⁴¹, fue publicado este mapa de dimensiones de 20,51 x 28,51 cms., catalogado en el Archivo Histórico de Indias de Sevilla como AGI, MP-Panamá, 69; Mapa de Providencia y Santa Catalina, 1648 España. Ministerio de Cultura. Esquema de mapa histórico de Providencia. Mapa de la Ysla de Santa Catalina (Tierra Firme). 1648.

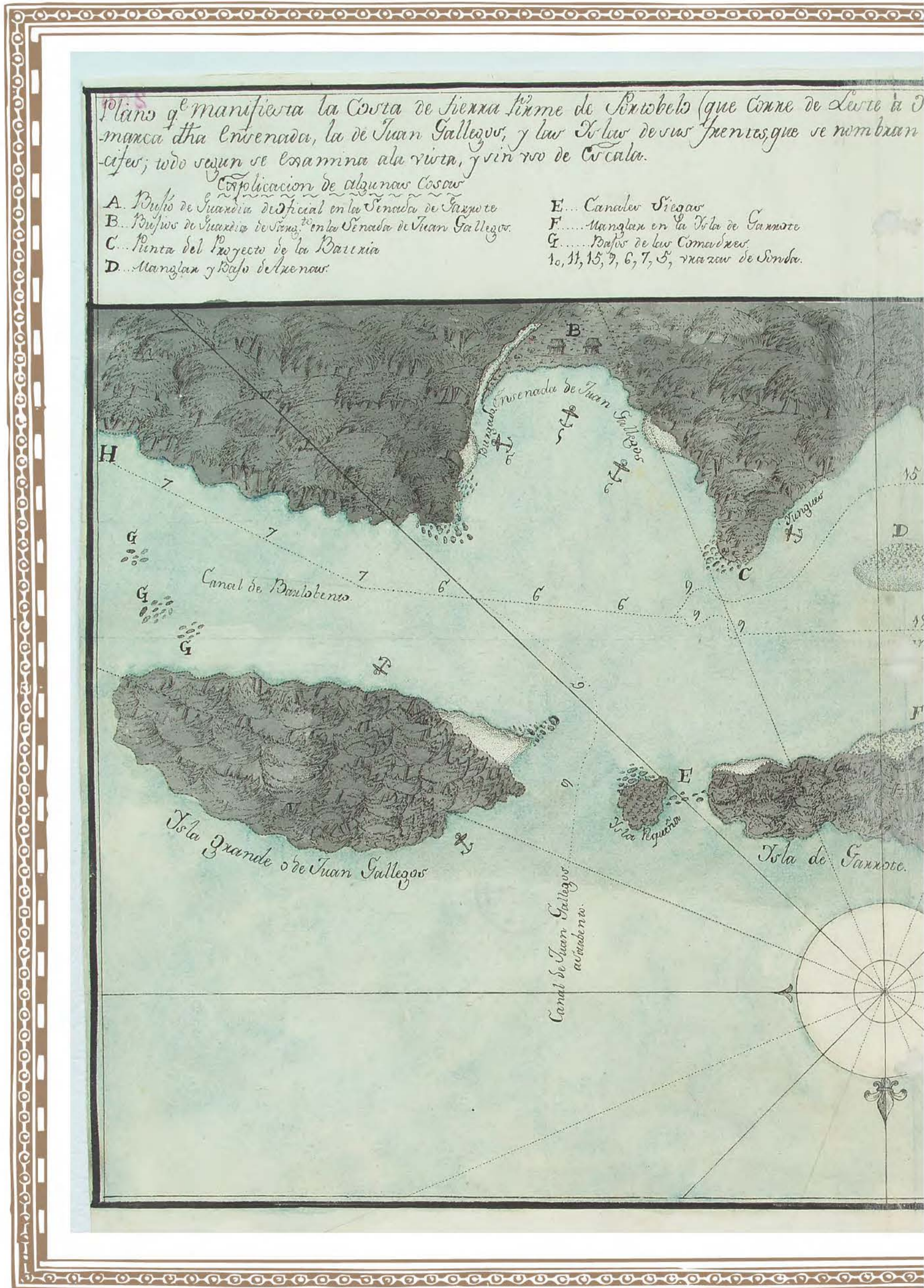
El mapa fue levantado por el ingeniero Juan de Somovilla quien, como se ve, detalló el poblamiento a que nos referimos. Somovilla inició su carrera en los viajes de los galeones a las Indias en donde reconoció en detalle casi todos los puertos y fortificaciones del Caribe, en cuya construcción y reparación se especializó. Oficialmente fue enviado por la Corona en 1624, como ayudante del arquitecto Cristóbal Roda a Cartagena de Indias en donde elaboró numerosos planos. Somovilla continuó los trabajos de Bautista Antonelli de quien hemos publicado en el presente Atlas los dos planos de Portobelo y Panamá, y fue el autor de los planos del Fuerte de Bocachica en 1642, entre otros trabajos. Lamentablemente no se sabe con precisión cual fue la misión que lo condujo a las islas pero el mapa que publicamos es sin duda fechado de 1648, es decir seis años posterior a la misión de Bocachica.

41 DÍEZ BERMÚDEZ, Lina María. *La Vieja Providencia y Santa Catalina. Visiones de unas islas en El Caribe / The Old Providence & Saint Catlina. Visions of some islands in The Caribbean.*





**VISIONES DEL
PACÍFICO
NEOGRANADINO**






Mapa 020. Costa de Portobelo, desde la ensenada de Garrote. 1773.






 Mapa 022. Buenaventura y la costa pacífica. Sin fecha.



Costa de Portobelo, desde la ensenada de Garrote. 1773
 Signaturas antiguas: V. C.: 187 Plano de la Costa de
 Tierra Firme de Portobelo que corre desde inmediación
 de la ensenada de Garrote, y demarca dicha ensenada y las
 islas del frente. *Ver Mapa 020.* 

Puerto de Buenaventura 1817-1821. Dice la leyenda explicativa:
 “La mejor despensa a hacer para el Gobierno, fuera guardar
 este punto con una lancha cañonera. Esta serviría para
 impedir la Entrada y la Salida y pudiera servir de correo entre
 Panamá y Guayaquil y aun por transporte de tropa si fuera
 necesario.....”. Nótese la enorme profusión de los Manglares
 y las palmas. A.G.N, Sección: Mapas y Planos, mapoteca
 4,Ref.49-A. *Ver Mapa 021.* 

La siguiente transcripción nos permite apreciar en detalle los alcances geográficos del Mapa titulado Geografía del Saco de la Buenaventura: El cascajal (A) es una isla situada en un saco que forma la Bahía de Buenaventura a 13 grados 51' latitud norte y a 70 grados 45' de longitud. Esta isla se alarga en forma de bola a 6400 varas castellanas (...) lo más ancho es de 3100 varas al Noroeste y Sureste. Sus producciones son nulas. Está sumamente poblada de manglares y pueden contarse a lo más unas cincuenta palmas al suroeste de la isla se establecieron algunos ranchos para servir de bodega por si el paso con fjuera a algunos buques de más menor calibre viniendo de Guayaquil si estuviere libre. El comercio que pudiere hacerse para el gobierno y fuera cuasi inútil de tener una guarnición, actúa en este punto en tiempo de paz pues aún en tiempo de guerra jamás el enemigo se insinuara en este saco por lo difícil que es no tanto entrar como salir. La mejor despensa a hacer por el gobierno fuera guardar este punto con una lancha cañonera. Esta serviría para impedir la entrada y la salida y pudiera servir de correo para Panamá (...) Guayaquil y aun para transporte de tropa por si fuese necesario y un lancha puede no solo guardar la Bahía de san Buenaventura pero toda la costa y sus puntos principales. En las fuertes mareas esta isla se halla dividida en dos promontorios de poca elevación, asegurándose todo el bajo de manera a prever de agua dulce a los habitantes no se le puede poner siembra sin perderla el (...) está muy raro en toda la bahía y cuando el pescador pesque alguno de cuales quiera (..) da es una gran fiesta. Por


último es de presumir y esto lo prueba según el pronóstico de varios navegantes de conocimientos, que esta isla en pocos años se aniquilará por causa de las cantidades de ríos que la combaten. Firmado por A. S.

“Del cabo de Corrientes veinte y cinco leguas y en cuatro grados y un tercio (...) corre la costa por el mismo rumbo hasta llegar a la Bahía de la Buenaventura, y está de la isla tres leguas, poco más; junto a la bahía, la cual es muy grande, está un peñol o farallón alto; está la entrada de la bahía en tres grados y dos tercios; toda aquella parte está llena de grandes montañas, y salen a la mar muchos y muy grandes ríos, que nacen en la sierra; por él tino delios entran las naos hasta llegar al pueblo o puerto de la Buena ventura. Y el piloto que entrare ha de saber bien el río, y sí no, pasará gran trabajo, como lo he pasado yo y otros muchos, por llevar pilotos nuevos. Desta bahía corre la costa al este cuarta del sudeste hasta la isla que llaman de Gorgona, la cual está de la Bahía veinte y cinco leguas. La costa que corre en este término es baja, llena de manglares y otras montañas bravas. Hay en a la costa muchos ríos grandes, y entra ellos el mayor y más poderoso es el río de San Juan, el cual es poblado de gentes bárbaras. (...)”

Más adelante sobre Cali y Buenaventura. “...Está de los pueblos destes indios el puerto de la Buenaventura tres jornadas, todo de montañas llenas de abrojos y de palmas y de muchas ciénagas, y de la ciudad de Cali treinta leguas; el cual no se puede sustentar sin el favor de los vecinos de Cali. No hago capítulo por sí deste puerto porque no hay más que decir del de que fue fundado por Juan Ladrillo que es el que descubrió el río, con poder del adelantado don Pascual de Andagoya, y después se quiso despoblar por ausencia deste Andagoya, por cuanto, por las alteraciones y diferencias que hubo entre él y el adelantado Belalcázar sobre las gobernaciones y términos (...), Belalcázar lo prendió y lo envió preso a España. Y entonces el cabildo de Cali, juntamente con el gobernador, proveyó, que residiesen siempre en el puerto seis o siete vecinos, para que, venidos los navíos que allí allegan de la Tierra Firme y Nueva España y Nicaragua, puedan descargar seguramente de los Indios las mercaderías y hallar casas donde meterlas; lo cual se ha hecho y hace así. Y los que allí residen son pagados a costa de los mercaderes, y entre ellos está un capitán, el cual no tiene poder para sentenciar, sino



para oír y remitirlo a la justicia de la ciudad de Cali, Y para saber la manera en que este pueblo o puerto de la Buenaventura está poblado, parésceme que basta lo dicho. Para llevar a la ciudad de Cali las mercaderías que en este puerto se descargan.⁴²


El siguiente mapa lo hallamos en el Archivo General de la Nación Colombia M4- 488 A. En su cartela explica su justa pretensión como “Mapa que manifiesta la descripción geográfica de la Isla y puerto de Tumaco y su Jurisdicción con la manifestación de todos los cabos, puntas ensenadas, ríos, playas y bajos.” Cita entre los grados, uno y cuatro de latitud Norte y entre los grados doscientos noventa y siete y doscientos noventa y ocho y veinte y cinco minutos de Longitud según el meridiano de Madrid. Aparece firmado por un oficial Don Antonio Monserrat ayudante de Milicias Disciplinadas de la Provincia de Popayán teniente gobernador de la Isla de Tumaco año 1783. La siguiente cita ilustra la extensión del Pacífico durante el Virreinato, hasta la Provincia de Quito. *Ver Mapa 023.* 

El siguiente mapa que publicamos también del Archivo General de la Nación con la referencia M4 136-A muestra la ruta a los pilotos y navegantes la información sobre los pueblos establecidos en las riveras de los ríos. Se titula Isla y Puerto de Tumaco y su contenido se refiere así :

“Mar del Norte en que ha explicado todo lo contenido en lo figurado con la explicación de solo las vías de mar Agua que estos y los ocupados por los marineros están en el río Atrato ascienden a mas de sesenta: N° 1, Río Atrato N°2 Alquilla, ocupado por indios rebeldes, N°3 Cacarica, N°4 Quiparandó, N° 5 Terremiguamdó, N° 6 Río Sucio, N° 7 Pueblo Pabarandó, N° 8 Domingodó, N° 9 casa de vigia que mantiene el rey, nueve hombres, N° 10 Tiguanandó, N° 11 Morindó, N° 12, Opogadó, N° 13 Baje, N° 14 Napipí, N° Isla de Montañó, N° 16 Pueblo de Moxxi, N° 17 Bojallá, N° 18 Pacuxucundó, N°19 Tagachí, N° 20 Buey, N° 21° Bebará, N° Pueblo de Beté, N° 23 río de Beté, N° 24 Neguá, N° 25 Pueblo de Quibdó, N° 26 Quito, N° 27 Cali, N° 30 Pueblo de Lloró lo que no va figurado de Ríos en esta costa son de poblaciones de indios rebeldes que continúa hasta el palenque de Negros de la parte de Portobello, el N° de quebradas que tienen los otros son 53: y se entienden por el lado derecho poniéndose a la boca de los ríos de Atrato y por la de izquierda comprende (...) de estos hasta el desemboque del río de la provincia de Loricá, de la parte de Cartagena con el N° de 29 quebradas.

Mar del Sur

N°1 Río de Bas, N°2 Bahía de San Antonio, N°3 Bahía de San Juan, N°4 Puerto Claro, N°5 Puerto Quemao, N°6 Bahía de Cúpica, N°7 La travesía de Tierra para pasar de Norte a Sur, N°8 el Pueblo Nuevo que se está haciendo con el nombre de Cúpica con dos ríos de Agua dulce con los nombres el mayor del mismo pueblo el otro con el de Cacique, N°9 Morro quemado, N°10 Río Dorado y Cocal: N°11 Taque: N°12 Puerto de Piñas, N° 13 Quebrada de Mota, N°14 Punta de Garachine, N°15 Haz de Platanos, y Cacao

de Don Pedro Guillén, N°16 Quebrada de Sanbú, Numero 17 Haz de Patiño, N° 18 Yula de cedro, N°19 Puente de Bochachica, N°20 Seteqantí, N°21 Pueblo de Chepiganá, N°22 Piso de la Marea, N°23 Barua, N°24 Pueblo de Santa Maria, N°25 Molineca, N°26 Pinogana, N°27 Cana, N°28 Fichichí, N°29 Yavisa, N°30 Río Principal del Darién, N°31 Sabanau, N°32 Cucunatí, N°33 Río Congo, N°34 Chimaru, N°35 Chepo, N°36 Chepillo, N°37 Plaza de Plaza de Panamá, N°38 Taboga, N°39 Ye.... del Rey, N°40 el Guey.” *Ver Mapa 024.* 

El Virreinato de Santa fe establecido en 1718 comprende sobre el mar del Norte toda la costa que se extiende desde las fronteras de Guatemala hasta el saco de Maracaibo: sobre la del Sur, desde la Provincia de Veraguas hasta el Valle de Tumbéz en el Perú, incluso los gobiernos de Loja, Jaén y Minas sobre el Marañón; describiendo desde allí un arco en lo interior del país cuya circunferencia, abrazando un despoblado inmenso en donde sólo habita una u otra nación bárbara, remonta por el río Apure en la misma laguna de Maracaibo. El Distrito de la Provincia de Quito parece ser el que menos participa de estas ventajas. Con todo, sería fácil abrir el camino que comunica aquella Provincia con la del Chocó, y entonces, además del abasto que podría dar a las minas de esta, exportaría sus frutos con mucha comodidad por el Atrato, y por el mismo se surtiría de los géneros y frutos de Europa se necesita. Entre las cabeceras del río de Atrato, y las de San Juan, el uno que desemboca en el mar del Norte y el otro en el del Sur, hay una cordillera tan estrecha en ciertos parajes que convida naturalmente a abrir comunicación a estos dos ríos, y por consiguiente a los dos mares. El Arrastradero de San Pablo es el lugar más proporcionado a esta grande obra que debería ejecutar un Virrey que quisiese inmortalizar su nombre...”

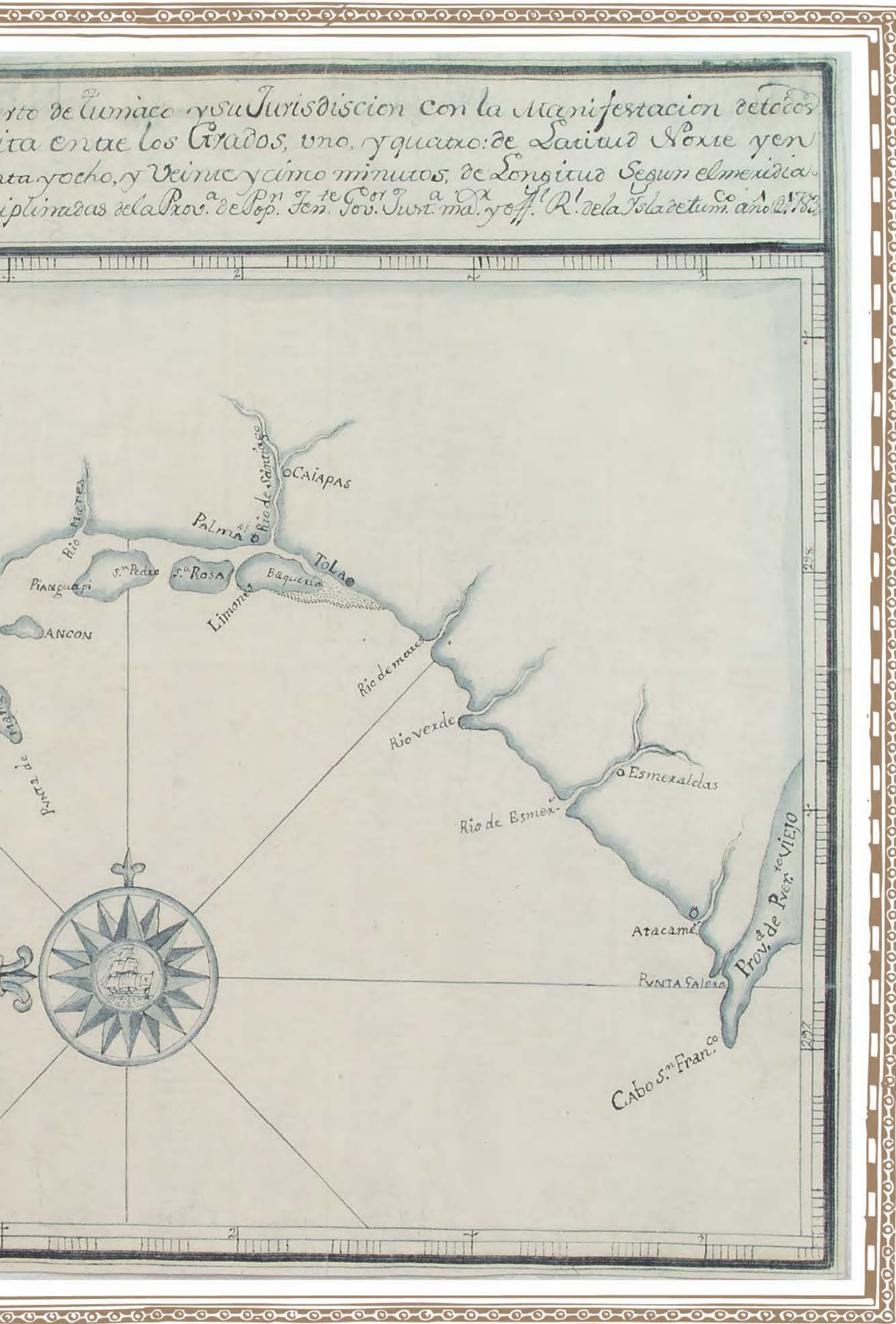
Tomado de los Pensamientos Políticos sobre la Agricultura, Comercio y Minas del virreinato de Santafé de Bogotá, por don Pedro Fermín de Vargas sarmiento, natural del mismo virreinato, Colegio Mayor del Rosario, Corregidor que fue de Zipáquirá.⁴³



42 CAPÍTULO III. De los puertos que hay desde la ciudad de Panamá las leguas que hay uno a otro. Cieza de León, Pedro, La Crónica del Perú, Editorial Espasa-Calpe Argentina, Buenos Aires, 1945.

43 FERMIN DE VARGAS, Pedro, *Pensamientos políticos*, Universidad Nacional de Colombia, Extensión Cultural/Publicaciones, Biblioteca Universitaria de Cultura Colombiana.





Mapa 023. Mapa que manifiesta la descripción geográfica de la Isla y puerto de Tumaco y su Jurisdicción con la manifestación de todos los cabos, puntas ensenadas, ríos, playas y bajos. 1783.

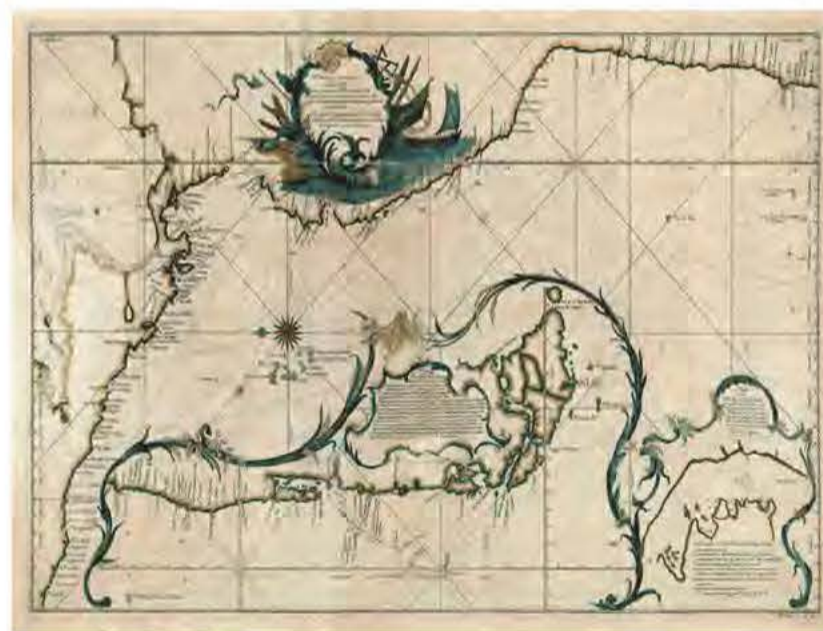



Uno de los mapas más reveladores del Pacífico colombiano en el contexto de todo el litoral Pacífico suramericano. Su título completo es “Nueva y correcta Carta del Mar Pacifico, o del Sur”, construida por las mejores noticias de los Pilotos de ella y las más exactas observaciones. Fue publicado en 1744. Muestra la ruta comercial por todos los puertos hasta Cabo de Hornos, que regresaron en 1701, entre 1700 y 1701, 97 barcos franceses recalaron en Concepción, 91 en el Callao, prefiriendo la mayor parte de ellos entrar en el Pacífico por el Cabo de Hornos en lugar de hacerlo a través del Estrecho de Magallanes.”⁴⁴ Fue levantado por el famoso ingeniero Jorge Juan. La Academia Real de la Historia de Madrid extrajo la copia del *Atlas de América* con la siguiente nota curatorial. “En 1734, Jorge Juan y Antonio de Ulloa fueron elegidos por el Rey, con otros académicos franceses, para medir el grado de meridiano debajo del Ecuador. Jorge Juan fue ascendido a teniente de navío. En 1740 ambos abandonaron el trabajo para defender la costa de Lima del ataque de Anson y regresaron a Quito en 1741. Debido al saqueo de Paita por el almirante Anson, volvieron a Lima y navegaron hasta el sur de Chile. Al mismo tiempo, en 1742, practicaron observaciones náuticas. Dos años más tarde se desplazaron a Quito y volvieron a España. Como se indica en la segunda parte de su *Relación histórica*, Tomo cuarto, libro III, cap, VII, la carta fue realizada por Jorge Juan, una vez recopilados “todos los elementos y noticias”, “después que salió de la Concepción para restituirse a España, logrando en el viaje concluirle.”⁴⁵ El mapa es orientado con lis en rosa de 16 vientos con el N al O de la carta. Nudo de rumbos. Costa sombreada. Sondas, fondeaderos, arrecifes y bajos arenales. En la parte superior central cartela del título en cornucopia y marco muy ornado con motivos vegetales e instrumentos geográficos y astronómicos. En cuanto al ámbito geográfico la Carta náutica de la costa americana del Pacífico, comprende parte de la de Nueva España desde Acapulco, la de Costa Rica, Panamá, Ecuador y Perú hasta Valparaíso. En el ángulo inferior derecho e izquierdo respectivamente inserta: 1. [Carta de la costa desde Chile hasta el Estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego]. Orientado con lis en rosa de 16 vientos con el N al E de la carta. Meridiano de origen: Lima. Recuadro ornado con flores y molduras. Amplia nota sobre el trazado de la costa. 2. Plano de la Bahía de S. Franco descubierta en la Tierra del Fuego, e inmediato al Cabo de Hornos el año de 1715, por el Capitán Joaquín Darquistade: Con las demás Ensenadas y Fondeaderos que en ella halló. Durante la búsqueda de los mapas para el presente *Atlas*, pudimos hallar una copia a color del mapa original. En el presente *Atlas* tenemos dos de esas ocasiones, la anterior, es la de los mapas 021 y 022 de Buenaventura, la otra es el 025 de la Nueva y Correcta Carta, de la cual, al parecer se hizo la copia a color que anexamos al final del comentario como viñeta.

Escala de 5 leguas [= 4,3 cm]. Orientado con lis en flecha con el N al E de la carta. Nota: “La variación de la Aguja es de

24 grados N.E.” Sondas, fondeaderos y arrecifes. Relación de ensenadas localizadas en el plano por clave alfabética. En el ángulo superior derecho anotado en tinta de bugalla: “25”. Seguramente es el ejemplar que presentó el académico Ulloa en la junta de 22 de noviembre de 1765, con la estampa del árbol genealógico de los emperadores del Perú, o bien el que regaló el director Pedro Rodríguez Campomanes, también con la misma estampa, en la junta académica de 13 de enero de 1775. Como se indica en el texto de estas últimas actas, ambas estampas, que se “hallan en el viaje de los Sres. D. Jorge Juan y D. Antonio de Ulloa”, se guardaron en “la colección de mapas y planos” de la Academia (reproducción y noticia del árbol genealógico en C. Manso Porto, “La colección de dibujos y estampas”, (cfr. Tesoros de la Real Academia de la Historia, pp. 175).

Los mapas que hemos mostrado de Tumaco y la Nueva y Correcta Carta dejan apreciar la importancia de la navegación hacia Guayaquil que sería de vital importancia durante todo el periodo colonial. Las rutas desde El Callao a Valparaíso eran complicadas no solo por los vientos del Sur y del Sudeste sino por la eventualidad de los ataques piráticos. En 1579 se realizó la expedición al Estrecho de Magallanes. En la comprensión de la importancia de la Nueva y Correcta Carta, no sobra añadir que Jorge Juan y Antonio de Ulloa, como señala Manuel Lucena Giraldo, iniciaron un nuevo tipo de relación entre el científico y el Estado. Su viaje al Nuevo Mundo aporta tanta información de utilidad estratégica que se perfila, en adelante, la utilización del instrumento recién descubierto: el “viaje científico”, como mecanismo de intervención en ultramar.”⁴⁶ Para la presente edición podemos iluminar este mapa con el siguiente documento emanado del derrotero de Alejandro Malaspina a lo largo de las actuales costas del Pacífico colombiano ecuatoriano. El texto devela la apasionante actividad científica del periodo borbónico que veremos en adelante en el presente Atlas.



 r. Copia del mapa: “Nueva y Correcta Carta...”

44 LYNCH, John, *La España del siglo XVIII*, Traducción de Juan Faci, Editorial Crítica, Colección Libros de Historia, Barcelona, 2004, p. 53.

45 Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Relación histórica del viaje a la América Meridional* hecho de Orden de S. Mag. para medir algunos grados de Meridiano, Madrid, 1748. Copia Digital. Real Academia de la Historia: 2010 y cfr. López Gómez, Antonio y Manso Porto, Carmen, *Cartografía del siglo XVIII*. Tomás López en la Real Academia de la Historia, Madrid, Real Academia de la Historia, 2006.

46 LUCENA GIRALDO, Manuel, *LABORATORIO TROPICAL*, La expedición de Límites al Orinoco, Monteávila Editores, Consejo Superior de Investigaciones Científicas CSIC, colección quinto Centenario del Encuentro entre dos Mundos 1492-1992; 1498-1998, Caracas 1991, p. 17





© Real Academia de la Historia, España



“Efectivamente, como siguiesen los vientos favorables del Sur y Sursudoeste y nosotros en la navegación de la noche continuásemos siempre con las mismas precauciones de no propasar los límites de la tarde anterior de la costa, ya al día siguiente observamos la latitud de $0^{\circ} 49'$ al Norte de la Equinoccial. La longitud era de solos $15'$ al Oeste de Guayaquil. El Cabo San Francisco se veía al Sur 25° Este y la Punta de la Galera al Este; en las proximidades del río de las Esmeraldas, la sondaleza en aquella misma tarde no alcanzaba el fondo con cien brazas, cuando a los dos y a las tres habíamos por 10 y 17 brazas arena, prueba evidente que el placer que desde la Punta de la Galera se extiende hasta la Gorgona sale a veces con el poco fondo hasta dos leguas mar afuera, y conforme con los derroteros hace aquella navegación bastante arriesgada.

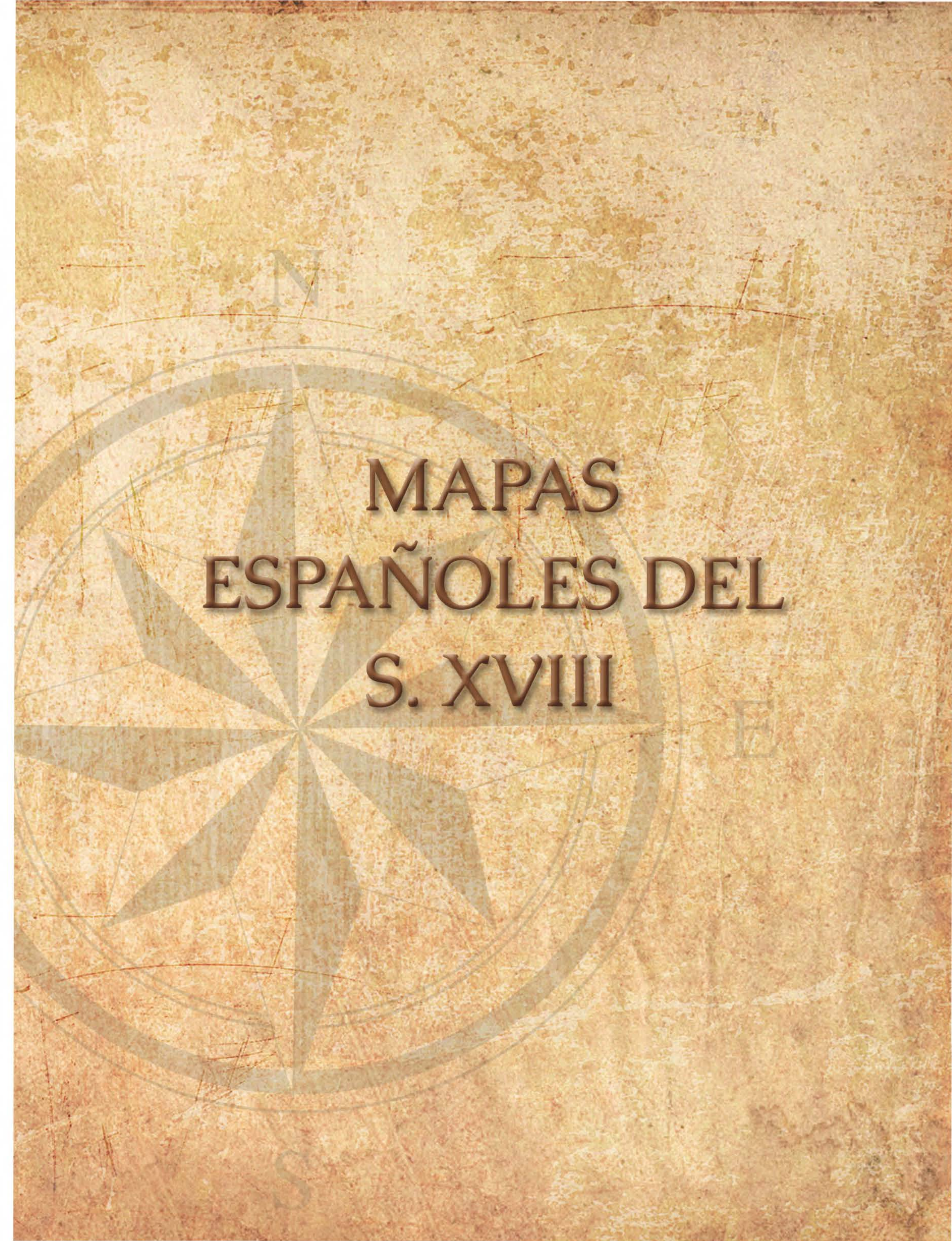
Nunca la navegación muestra fue más feliz que en los días siguientes, en los cuales, como ya se manifestó, debíamos luchar con unos obstáculos tan constantes como difíciles de vencerse. Las lluvias, lo más frecuentemente, eran sólo copiosas durante la noche; y los días, al contrario, despejados, nos proporcionaban al mismo tiempo la vista individual de las costas y la repetición necesaria de las observaciones: verificadas éstas oportunamente y combinadas en una masa común las latitudes, las longitudes y las marcaciones, descubrían una a otra los errores respectivos, por manera que fuese fácil en las bases de corredera hacer frente a las variaciones complicadas y oscuras de las corrientes, las cuales ya daban diariamente un error a lo menos de 20° en latitud y otros tantos en la longitud estimada. Recorriéndose así y pudieron describirse con mucha exactitud las costas que desde el cabo San Francisco corren por las Punta de Mangles y Salaonda, por las Islas del Gallo y la Gorgona y por la ensenada de San Buenaventura, hasta la Punta de Chiramira y el Cabo Corrientes. En las inmediaciones del cabo ya las tierras son bien altas, cesando los Manglares se vienen sin interrupción desde el cabo San Francisco; no se encuentra fondo a tres leguas de la costa con cien brazas de sondaleza. Finalmente, siguen allí muchos ríos inundan el Chocó, tributando al mar al mismo tiempo, los despojados de una vegetación siempre lozana y las arenas de oro, que con su brillo engañoso atraen hasta aquellos bosques al hombre codicioso.

Noviembre 5. -Las inmediaciones del Cabo Corrientes fueron para nosotros el verdadero término del método de tareas seguido hasta entonces con tanta felicidad. Ya las lluvias eran igualmente copiosas y constantes; los estallidos de los rayos nos indicaban próximo otro peligro mayor. Las corrientes sumamente rápidas, no podrían corregirse por medio de las observaciones, ni era posible con aquellos tiempos el conservar siempre a la vista una costa a las veces baja, a las veces coronada de peligros. Navegábamos, ya con mucho, ya con poco aparejo, ya al Nordeste, ya al Noroeste según parecían dictarlo las circunstancias y carices o lo pedían imperiosamente los vientos varios desde el Sudoeste a la Oesnoroeste y entremezclados con algunas calmas.

Noviembre 11. -Aprovechábase, finalmente, cualquier clara para reconocer los trozos intermedios de la costa, la cual seguíamos a distancia de cuatro leguas, pero las inmediaciones del Golfo de Panamá pusieron finalmente el término a los obstáculos indicados, y en la tarde del 11, restituida la severidad a los cielos y horizontes, fue fácil descubrir las costas que desde el Puerto de Piñas conducen a la Punta de Garachiné, extremo occidental del Golfo. En el día siguiente, a medida que atracábamos aquella punta, se percibían más eficaces los impulsos de la marea, y con este auxilio, más bien que con el del viento, la pudimos marcar al anochecer hacia el Este; veíanse al mismo tiempo una parte considerable de la costa del Darién, varias islas de las Perlas, la de la Galera y la de San Telmo.

Navegación Frente a las costas del Cauca y Panamá (Del Viaje científico alrededor del Mundo, dirigido por el Capitán Alejandro Malaspina en 1790.





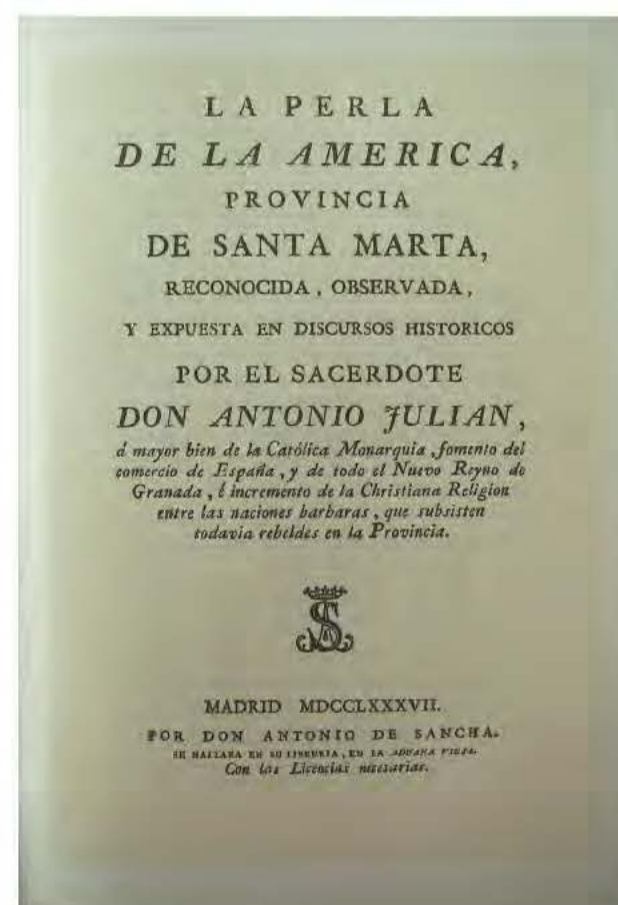
MAPAS
ESPAÑÓLES DEL
S. XVIII

El sacerdote jesuita Antonio Julián, quien puede inscribirse dentro de los naturalistas que caracterizaron a la empresa ilustrada española, se adentró en el estudio, comprensión e inventario de la naturaleza neogranadina. Su labor evangelista en la Provincia de Santa Marta le proveyó del conocimiento necesario para adelantar una evaluación de las posibilidades tanto de la Provincia como del puerto de Santa Marta con relación al comercio con la Metrópoli. Julián llegó a Santa Marta en 1749 y después de la Expulsión de los Jesuitas de las colonias americanas en 1767 regresó a Italia. Su interés por la geografía de la Nueva Granada y de Venezuela, en especial la vasta región que compone el Lago de Maracaibo, y su fascinación por la Sierra Nevada y la imponencia de los ríos, lo llevó a componer *La Perla de América* con la intención de corregir muchas informaciones falsas que sobre el territorio de la Nueva Granada circulaban en América y Europa. Informa también sobre muchos detalles de las costumbres de los pueblos indígenas de quienes tuvo un conocimiento directo y una interesantísima relación.

La *Perla de América* probaba la constante demanda de inversión al gobierno español y solicitaba a éste los necesarios recursos tecnológicos para el desarrollo de la Provincia y en general del Virreinato. Acerca de dichos medios, decía Julián; “Por ellos aprende el labrador el mejor modo de cultivar la tierra para hacer abundantes sus cosechas: el fabricante y el artista todo los medios de adelantar sus labores y manufacturas; el comerciante los caminos de enriquecerse; y el Gobierno las providencias más acertadas para desterrar la ociosidad, ocupará sus habitantes sin excepción de sexo, edad y facultades, y que de todo resulte la opulencia, el poder del Estado Palabras que corresponden a un sueño de progreso para la Provincia y al deseo de que el Puerto de Santa Marta se insertara en el concierto del comercio marítimo internacional.”⁴⁷

Esta obra refleja la historia natural como proyecto imperial de la Corona, motor de las expediciones como la Expedición Botánica

emprendida por José Celestino Mutis, para mostrar las riquezas naturales de la fauna y de la flora americana. Para este Atlas hemos tomado un mapa que adjuntó delineada por el mismo el Padre Julián a su *Perla de América*.⁴⁸ Luego, sumaremos a ello una carta anónima hallada en el Archivo General de la Nación Colombia con referencia M4 – 427 A y titulada Bahía de Santa Marta, fechada de 1700, que parece un croquis diseñado para mostrar la localización de los castillos y baterías, al parecer destrozados por ataques de los piratas; asunto que sin duda tampoco pasó desapercibido para el Padre Julián.

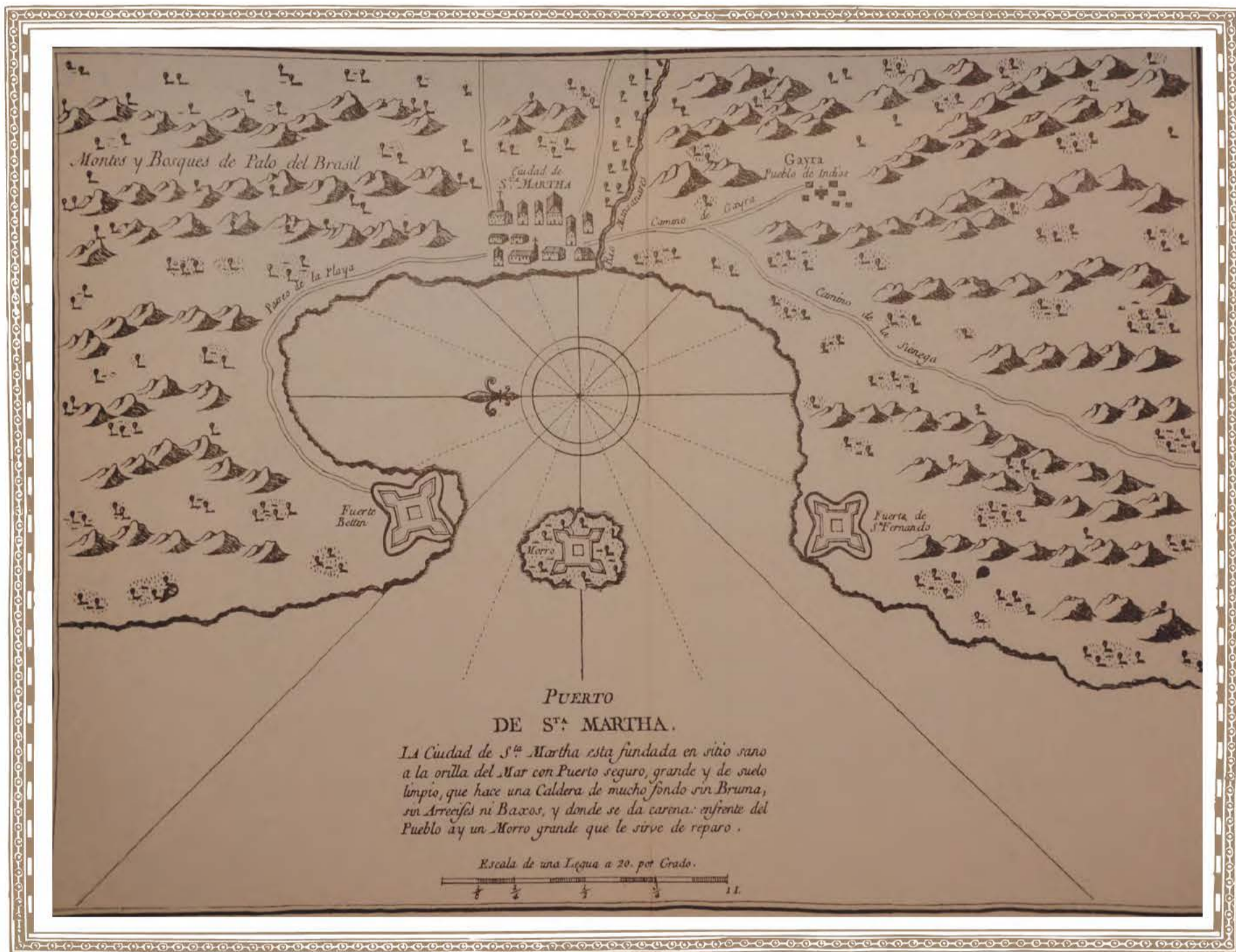


s. Portada de la *Perla de la América Provincia de Santa Marta* de Antonio Julián S.J.

47 CFR FUENTES C., Nara, *Periplos ilustrados*, Op. cit.

48 Antonio Julián, S. J., *La perla de la América, Provincia de Santa Marta*, Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1980.





Mapa 026. Plano de la Bahía de Santa Marta por Julián, Antonio, en el documento: *La Perla de la América*. Provincia de Santa Marta. 1783.





 Mapa 027. Explicación del plano de la Bahía de Santa Marta. 1700.

Este mapa, tomado de la Real Academia de la Historia de Madrid, fue delineado por Juan López, pensionista del Rey, quien lo firma además, a nombre de la Real Academia de Buenas Letras de Sevilla de la Sociedad Vascongada y de las Asturias en 1787.

El título del Mapa es *Mapa geográfico de la Provincia de Cartagena* y esta es la transcripción de su texto manuscrito en el cual se expresa la tradición académica y que hace parte de las redes de conocimiento a que hicimos referencia: en un comienzo *“Para la formación de este Mapa se tuvieron presentes varios documentos y entre ellos un manuscrito de toda la Provincia que formó en 1777 el Capitán Don Antonio la Torre, por orden de su Gobernador y Comandante General Don Juan de Torrezar Diaz Pimienta. Advierte dicho la Torre en una nota, como van señaladas las nuevas Poblaciones, que ha fundado y reunido, describiendo también los Caños y Ríos navegables con su verdadero curso y el de los Arroyos y Quebradas Hacia las (Zienegas), por tiempo de verano, se apacientan más de doscientas cincuenta mil cabezas de ganado vacuno y caballar, enseñándoles su instinto, a semejanza de los marinos en España, el tiempo de acudir y retirarse de estos pastos a la tierra alta, donde están las praderas que llaman sabanas.”*

Adjunta además las siguientes convenciones en la parte superior derecha:

“Ciudad, Villa, Poblaciones nuevas, Aldeas antiguas, Aldeas antiguas que aun no se han reunido, Aldeas sin iglesias, Pueblos de Naturales, Puente o Castillo, Apostaderos de ganados, Quebradas y Minas, Caminos, División de la Provincia, Parajes donde se halla madera de construcción.”

Y en la parte inferior izquierda:

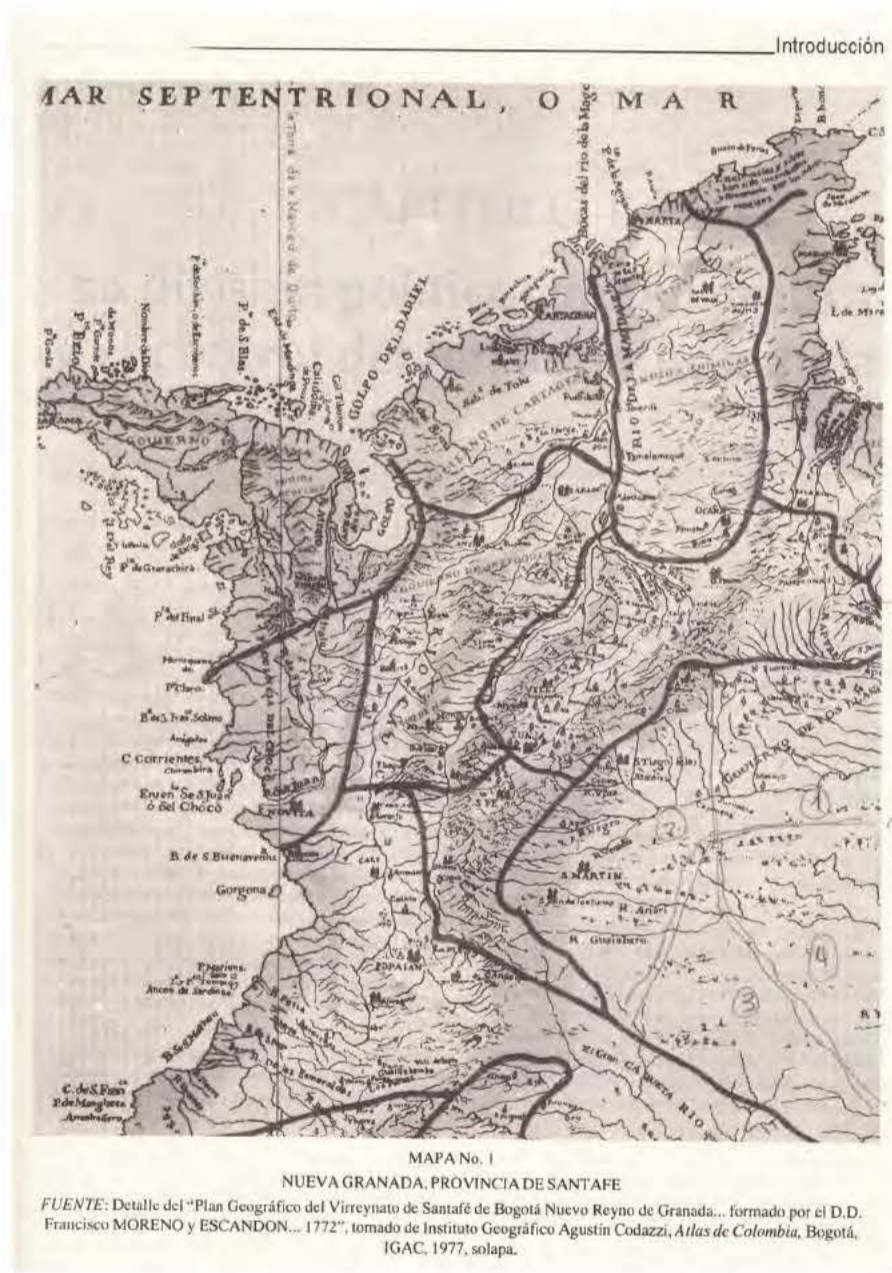
“En el Puerto de la Cruz del Río Sinú se desembarca para tomar el camino por la cumbre de una Montaña y a los tres días se llega a la Provincia del Chocó, sin riesgo alguno de los Yüentiles del Darién, que tanto han atemorizado este descubrimiento, no habiendo más habitaciones de ellos en este lado del Golfo, que los Pueblos de Tuariquí, Caimán de que todos componen las mismas familias y estas quedan muy abajo del camino.

En el Puerto del Espíritu Santo se hace el desembarco para seguir a la Ciudad de Antioquia, por no permitir mas navegación el Río de Cauca siendo demasiadas desde aquí hacia arriba las corrientes, angosturas y despeñaderos, haciendo el viaje por tierra con (---) quebrantos por las muchas montañas, Quebradas que se hacen intransitables en tiempo de invierno, aunque de todas maneras en el de verano.”



Como este, muchos mapas coloniales se titularon, de acuerdo con las unidades territoriales que representaban con fines administrativos y para claridad de las jurisdicciones, con el nombre de Provincia. La denominación de Provincia es importante tanto en este mapa como en muchos producidos durante el periodo colonial. Este término de origen medieval aplicado al naciente derecho indiano llegó a América colonial para connotar la administración y organización de un territorio en donde se agrupaban comunidades de características distintas al imperio dominante en términos de cultura y organización política. Como bien lo explica Armando Martínez Garnica, la determinación de las *provincias* como entidades sociales subordinadas y tributarias tiene como correlato la existencia de una sede política imperial. En el caso del proceso de Conquista eran los soldados españoles

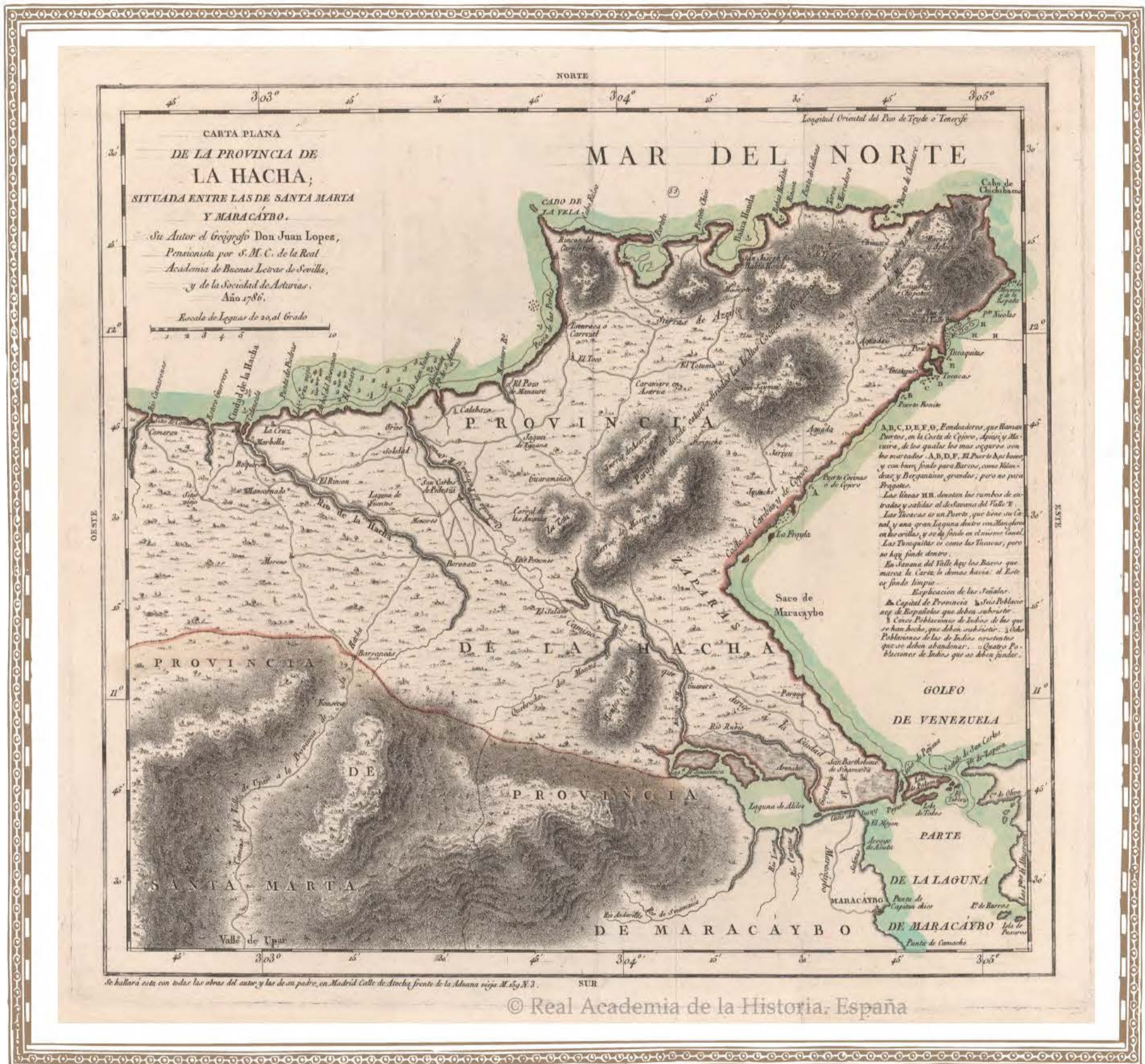
quienes nombraban las provincias de indios que quedaban sujetas al dominio de la Corona de Castilla. A veces –como en el caso de este y algunos mapas de Tunja o Cartagena–, el nombre de la Provincia correspondía con el de la ciudad desde donde se organizaba la administración: “Todas las provincias de Hispanoamérica fueron el resultado de las subordinación de los innumerables grupos indígenas al dominio imperial de la Corona de Castilla.”⁴⁹ De manera que esta división atravesó todo el periodo colonial con lo cual el mapa de Moreno y Escandón levantó un mapa que mostraba que para el momento de la independencia había 16 provincias neogranadinas entre ellas Santafé, Tunja, Socorro, Pamplona, Santa Marta, Cartagena, Riohacha, Panamá, Veraguas, Chocó, Nóvita, Casanare, Antioquia, Popayán, y Neiva.



t. “Mapa de las Provincias” de Fransico Antonio Moreno y Escandón. Tomado del libro de Marta Herrera Ángel *Poder local, población y ordenamiento territorial*. AGN, Bogotá, 1996.


49 MARTÍNEZ GARNICA, Armando, El movimiento histórico de las provincias neogranadinas, en *Anuario de Historia regional y de las fronteras*, 6 septiembre de 2001.






Mapa 029. Provincia de la Hacha. Carta Plana de la Provincia de La Hacha: Situada entre las de Santa Marta y Maracaybo. 1786.



Este mapa titulado *Carta plana de la provincia de La Hacha: situada entre las de Santa Marta y Maracaybo* ubicado en el Museo Militar del Ejército de Madrid fue también levantado y firmado por Juan López, Pensionista por S. M. C. de la Real Academia de Buenas Letras de Sevilla, y de la Sociedad de Asturias y fue publicado en el año 1786. *Ver Mapa 029.* 

Esta es la curaduría que de esta pieza hizo el Museo Militar: “El mapa ha sido copiado del manuscrito del brigadier e ingeniero Antonio de Arévalo, aunque Juan López no indique las fuentes manejadas para la formación del suyo. El título ha sido extractado de aquel mapa, que es mucho más amplio, y en el texto se indica que fue confeccionado: «para la inteligencia de su extensión y límites, la de la situación de los nuevos pueblos a que se redujeron en principios del año de 1773 los yndios Goajiros sublevados en el de 69, y la de 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 D. Antonio de Arévalo, quien al presente propone al Excmo. Virrey D. Manuel Antonio de Flórez, lo que tiene indispensable se execute para conseguir la dicha pacificación general y grande ahorro de gastos a la Real Hacienda, en vista de los últimos acaecimientos en dicha provincia, en la sublevación general intentado por dichos yndios y castigo dado a los que se declararon, lo que se expone en el correspondiente manuscrito que acompaña este Mapa” (Transcripción del título y toponimia en *Cartografía y relaciones históricas de Ultramar. Tomo V. Colombia, Panamá, Venezuela*, Carpeta descriptiva, n.º 6, pp. 32-34, Carpeta de Cartografía, n.º 6). En la parte superior meridiano de origen: «Longitud Oriental del Pico de Teide o Tenerife». Márgenes graduados de 1º en 1º y de 15' en 15'. Indica los cuatro puntos cardinales. — Sondas, arrecifes, fondeaderos y bajos arenales. Relieve de trazos sombreados.

Indicados caminos. Mapa copiado del manuscrito de Antonio de Arévalo. En: *Mapas de América, pertenecientes a la Real Academia de la Historia*, Madrid, [1791], n.º 30. Presenta un mapa de la provincia de La Hacha (Colombia) copiado del original manuscrito de Antonio de Arévalo (1776). Como se indica en el título de éste, ofrece la situación de los nuevos pueblos de los indios guajiros, que se habían sublevado en 1769. Tras su pacificación en 1773.

Antonio de Arévalo hizo un proyecto con el referido mapa, en el que figuran las poblaciones de los indios que se iban a mantener, las que se iban a abandonar y las que se iban a fundar. También se señala la capital de la provincia y las poblaciones de los españoles que se iban a conservar. Éstas se indican en el mapa de Juan López con signos convencionales, cuya relación se localiza en el ángulo derecho. En el mapa manuscrito original se encuentran en la cartela del título del margen superior izquierdo. En el borde derecho del manuscrito y en el mapa de Juan López se hallan otras notas sobre el relieve de la costa para facilitar la entrada de los barcos, que se localizan en el mapa por clave alfabética. El tipo de relieve, la costa iluminada a la aguada en verde, la situación de la cartela y la escala en el ángulo superior izquierdo están inspirados en el mapa manuscrito. En la parte inferior se representa una parte de las provincias limítrofes de Maracaybo y Santa Marta. Sus límites están marcados en línea punteada e iluminada a la aguada en sepia.” *Ver Mapa 029.* 

El siguiente mapa es tomado del Archivo de Indias de Sevilla por cortesía del investigador José Vicente Mogollón quien obtuvo la copia autorizada en sus investigaciones con el título “Plano topográfico del Dique de Barranca situado entre Cartagena de Indias y el río Grande de la Magdalena ejecutado por orden del Señor Virrey José de Espeleta, por Antonio de Arévalo.”

Ver Mapa 030. 





Detalle Rosa de los Vientos Mapa 001. Juan de la Cosa. 1500



“EL HISTORIADOR COMO DETECTIVE CARTOGRÁFICO: EL CASO DEL MANIFIESTO DE JOSÉ IGNACIO DE POMBO Y SU MAPA PERDIDO”

“La mejor descripción que se conoce de la ruta acuática entre las bahías de Cartagena y Barbacoas, por el oeste, y el Río Magdalena, por el este, que a partir de 1650 se conoce como “Canal del Dique de Cartagena de Indias”, es la escrita en julio 10 de 1797 por el ilustrado comerciante y administrador de la Corona, José Ignacio de Pombo, intitulada “MANIFIESTO DEL CANAL DE CARTAGENA DE INDIAS, DE SU SITUACIÓN, VENTAJAS, ESTADO, OBRAS NECESARIAS, ETC.” Gracias a la copia del original del mapa de Trautwine de 1850. Había constatado la certeza de lo que Eduardo Lemaitre menciona en su obra sobre “Historia del Canal del Dique”, a saber, que el canal de Totten tenía en cada punta una esclusa. Pero la copia “oficial” que conocía, no tenía la “letra menuda” clave: “LOCK” en Calamar y “LOCK” en Sanaguare. Esas esclusas fueron construidas según Brandsma para impedir la entrada de las arenas. La estirpe de la obra de Totten resulta clara: Antonio de Arévalo había dejado diseñadas esas mismas obras desde finales del siglo XVIII.

Por las observaciones de Antonio de Arévalo (1794) y la detallada descripción de José Ignacio de Pombo (1797) sabemos que las arenas entraban con las crecientes del río y sedimentaban los primeros kilómetros de la canalización de 1650, de tal manera que en verano, el fondo del canal quedaba 8 pies POR ENCIMA del nivel del río; se referían Arévalo y de Pombo a las mismas arenas que siguen entrando y que obligan al Gobierno a dragar entre Calamar y Santa Lucía anualmente 750.000 M³ para mantener la entrada del Dique navegable. En una fuerte sequía en 1977 que le sacó ventaja a las dragas, José Enrique Rizo Pombo, gerente entonces de las Empresas Públicas y responsable del acueducto de Cartagena, aterrizó en un helicóptero al oeste del puente de Calamar en un arenal en pleno Dique.

Ahora bien, con el mapa llamado “de Ezpeleta” de 1797 le ocurrió a este autor algo similar a lo que le había sucedido anteriormente con el de Trautwine; como no conocía el original, y por lo tanto ignoraba los “detalles”. Suponía que éstos existían en el caso del mapa de “Ezpeleta 1797”, por la lección aprendida, pero ignoraba si existía un original en Colombia. Para calmar la curiosidad corriendo menos albur me desvié a Sevilla de regreso de Nairobi en junio de 2014 para examinar un hipotético original en el AGI. Las copias que conocía venían del original calcado en el AGI por Ybot en 1933; este calco, a su vez, fue reproducido a colores por Lemaitre en 1982. Descubrí que en efecto el original existía, y que Ybot al hacer su calco pues poco le interesaba la ingeniería, había dejado por fuera nada menos que los sondeos. Se limitó a copiar el cauce y los toponímicos. Cualquier excusa es buena para ir a Sevilla, pero el viaje valió la pena porque rescatar la batimetría del cauce de la vía acuática del final del XVIII resulta invaluable para entender el proceso posterior de sedimentación y fragmentación de la secuencia de ciénagas saladas y salobres con manglares entre San Estanislao y Barbacoas que durante siglos y hasta la mitad del siglo XX, habían filtrado, decantado y salinizado las aguas del Magdalena, “servicio ambiental”, como dicen hoy algunos, que hizo posible la existencia de corales en las bahías de Barbacoas y Cartagena y en las islas de Barú y Rosario.



El mapa original, el AGI MP-PANAMÁ 224 muestra la poca profundidad que aún en invierno había entre Barranca y Roldán: “5 pies de ondo” en Cantarranas; 5-4-5-4-6-9-7-4-4 pies hasta Roldán; en el sector ciénaga de Sanaguare-ciénaga de Palenque había agua profunda en toda época, tanto en crecientes como en menguantes del Magdalena, 12-18-30-33 y hasta 54 pies aguas abajo de San Estanislao; y luego 27 pies en Angostura. Ya dentro de la ciénaga de Palenque, saliendo a “Tres Bocas”, la navegación se complicaba porque la profundidad se reducía drásticamente. Sucedió que allí se mezclaban las aguas del mar con las del Magdalena. Los finos en suspensión provenientes de los desbordes del río se precipitaban en la ciénaga de Palenque al entrar en contacto con la salinidad. La muy ancha ciénaga de Palenque era panda por otro motivo adicional: recibía las escorrentías de muchos arroyos que traían sedimentos del norte de los Montes de María, tal como se puede ver en el MP-PANAMÁ 224. Hasta 1895 por lo menos los manglares de sus orillas y la tupida vegetación de enneas en su centro aparecen en varios mapas.

El AGI MP-PANAMÁ 224 debe ser copia del plano del Dique firmado por Antonio de Arévalo con be de burro en 1794, pero este nuevo mapa -- sin firma -- dice al centro, abajo, “Antonio Arévalo “, con v de vaca. La copia de 1797 omite los detalles del mapa de Antonio de Arévalo de 1794 que no eran pertinentes para los propósitos del mapa en 1797. Como la renuncia de Arévalo al cargo de Ingeniero Jefe de las Fortificaciones fue aceptada en 1798, a sus 82 años en 1797 debía estar ya muy retirado de sus labores en el Dique. Murió poco después.

La novedad de este mapa es la batimetría, hecha seguramente en época de lluvias; su fecha (1797) concuerda con la del “Manifiesto del Canal del Dique de Cartagena de Indias”, de José Ignacio de Pombo. Me figuro que los sondeos fueron llevados a cabo para acompañar el presupuesto que presentó de Pombo a nombre del Consulado por orden del Virrey Ezpeleta. De Pombo describió así la navegación desde Sanaguare hasta Barbacoas:

“6° ...el canal desde Roldán hasta las tres Bocas de cerca de seis leguas de largo, es ancho, profundo y por estar embalsadas sus aguas, navegable todo el año...7° El trozo del canal desde la Angostura hasta Mahates es el más trabajoso en todo tiempo, porque pasando la gran laguna del Palenque de una legua de largo, de poco fondo, y poblada de infinitas yerbas que parece una gran pradera, todo concurre a hacer incómoda y difícil la navegación por los obstáculos que a cada paso oponen dichas yerbas que vienen de todas partes tanto en la misma laguna como en lo restante del Canal hasta Mahates. 8° Desde allí hasta el Mar está corriente la navegación en todo el año”...

De esta manera, concluyo que el mapa AGI MP-PANAMÁ 224, recientemente “encontrado”, es el mapa “oficial” que debió acompañar el informe de José Ignacio de Pombo titulado “Manifiesto del Canal del Dique de Cartagena de Indias”, también de 1797, difícil de entender sin referencia permanente a la geografía que muestra el mapa que hasta hoy conocíamos por el calco incompleto de Antonio Ybott León como “Ezpeleta 1797”.

Por José Vicente Mogollón



**MANIFIESTO DEL CANAL DE CARTAGENA DE INDIAS / DE SU SITUACION,
VENTAJAS, ESTADO, OBRAS NECESARIAS, ETC. / EXTENDIDO / CON/
ACUERDO DE LAS DIPUTACIONES DEL CABILDO Y CONSULADO / POR
DON JOSE IGNACIO DE POMBO / EN 10 DE JULIO DE 1797/**

“Manifiesto de la situación del canal llamado Dique de Cartagena entre el Mar del Norte y Río Magdalena; de su utilidad y ventajas para la Navegación: de las obras proyectadas para su corrección o perfección y de su costo: de sus regulares productos y cargas con que está gravado: de su propuesta cesión a Su Magestad y al consulado: y de los términos y condiciones con que los diputados del muy ilustre Cabildo, el Alférez Real don José Ignacio de Pombo y depositario general don Agustín de Rivera y los de la junta de Gobierno del Real Consulado los conciliarios don Mateo Arroyo y don Lazaro Ma de Herrera: han acordado y combenía hacer su apertura. Extendido de acuerdo de los mismos por don José Ignacio de Pombo.

Situación

Al sur de esta Bahía y a ocho millas de su Darcena demora el canal y estrecho de Pasacaballo, formado por la costa del continente e Ysla inmediata de Barú de fondo proporcionado solo para pequeñas embarcaciones y de dos Millas de largo que corre de N. S. A su salida se halla la limpia y abrigada costa llamada de Estero, que se extiende otras cinco millas de la millas con la misma dirección, y al fin de ella está la boca del Matunilla, en que tiene principio en el Mar del Norte el Canal del Dique. Corre este espacio de cinco leguas por varios caños y lagunas bastante profundas de agua salada con dirección al S. E. hasta la ciénaga de la Cruz, desde la cual toma al N. E. sigue por Gambote y por Mahate tres leguas distante, adonde llegan las aguas del Mar, y que termina lo que se llama medio Dique. Con la misma dirección al N. E. sigue pasando por la gran laguna del Palenque, y por el pueblo de San Estanislao, corre el canal otras seis leguas hasta el caño Maniero, y desde este punto declinando otra vez al S. E. sigue aunque con varias bueltas o tornos, hasta el pueblo de Barranca en el Río Magdalena, el espacio de más de diez leguas. Allí tiene su boca o entrada por el Río, que demora E. O. con la del Mar. Dista este de aquel por dicho paraxe solas 12 leguas; pero por las varias direcciones y bueltas del Canal, tiene este de extencion de una a otra Boca mas de veinte y cuatro leguas: a que agregadas las cinco que hai desde Matunilla a esta Darcena, componen las veinte y nueve en quese computa su nabegacion. En toda ella no se encuentran más poblaciones que la pequeña de Pasacaballos en el estrecho de su nombre y las de Rocha, Gambote y Mahates, Sn. Estanislao y Barranca, en las márgenes del Canal; y a corta distancia de este la nueva Arroyohondo. Además hai algunas pocas casas de campo o Haciendas, de trapiches, y Hatos como Bohorques, Zincerin, el Pital, Morro Hermoso de esta parte de Mahates, y de la otra Mahoma, La Seiba, el Tupe, Santa Cruz, Roldan, Santa Lucia y Sato.



Las mareas se reconocen sensibles hasta el paso de Mahates, y se mantienen embalsadas las aguas de Caño Grande hasta la proximidad de Roldan todo el año, y las que entran del Río, y de varios Arroyos, forman lo restante del Canal. Tiene este dentro de sí y en sus inmediaciones un gran número de lagunas y de ellas algunas considerables de extensión.

Las de Matunilla, los Compadres, la Corcobada, Juan Gómez y la Cruz, son las principales de agua salada y bastante profundas que se hallan de este lado de Mahate. Las de Patilla, Palenque, Mayordomo, gallinazo, Sanaguare, Venturilla, Guardatinaja, Machado, el Negro y Colador son las mayores de la otra parte del Canal todas con comunicación a él y en que se esparcen las aguas que este recibe del Río. Los terrenos de vna y otra parte del Canal en lo general son baxos y pantanosos propios para pastos, excepto los de la parte S. desde Matunilla a la Ciénega de la Cruz, que están inundados de las aguas del Mar, son arenosos y se hallan absolutamente abandonados. Tal es la situación y circunstancias del Dique. Examinemos sus ventajas.

Vtilidad y ventajas en tiempo de paz

Vna Navegación fácil y proporcionada para toda Clase de Buques de los que navegan el Río Magdalena, libre de todos riesgos, más pronta y menos costosa que la del Mar, y que se puede hacer en todos tiempos, son las ventajas que desde luego experimenta el Comerciante, el Agricultor, y el navegante de dicho Canal cuando está corriente, como vamos a manifestar.

1ª. Dos Clases de Buques navegan el Río Magdalena vnos absolutamente planos, largos y sin cubierta con solo vna tolda a popa, donde lleban la carga que se conocen con el nombre de champanes; y otros algo obalados y de cubierta que llaman canoas. Estas ya por que calan más agua, ya por la naturaleza de su construcción son más seguras en el Río y navegan también en el mar, lo que no pueden hacer aquellos. Pero unos y otros lo executan sin incombeniente por todo el Canal. La rapidez con que corren las aguas del Río, aun en sus márgenes, no solo hacen imposible navegarlo a vela o remo sino también en embarcaciones de quilla o de regular construcción, porque oponiendo a estas mayor resistencia las aguas, no se puede superar con la de las palancas, en cuió término nabegan contra su corriente aquellas por sus orillas. Así se experimenta que aun las canoas, no obstante de ser aplanadas, como calan algo más que los chanpanes gastan doble tiempo en sus viajes; por cuya razón son preferidos éstos y hay un triplicado número de ellos.

No pudiendo pues dichos Champanes resistir el ímpetu de las olas del mar, ni navegar con vela por éste, como queda dicho, es visto que quando está corriente el Canal del Dique, se aumenta en dos tercios el trafico del Río con esta plasa que es el alma de él.




2ª. Las canoas aunque navegan por el Mar, según se ha expuesto, solo pueden hacerlo con viento en popa o muy largo, y en las inmediaciones de la costa para fondearse donde éste esté hasta que buelva, porque cualquiera otro las abate como boyas y están expuestas a bolcarse. Por consiguiente no solamente sufren los riesgos comunes en el Mar a toda Embarcación, sino que estos prodigiosamente se aumentan en razón de su imperfección. Pero viniendo por el Canal no tienen ninguno de aquellos y evitan éstos.

3ª. Toda la extensión del Canal, desde su entrada por el Río en Barranca hasta Darsena, es de solo 29 leguas, y se hace esta navegación por unos y otros Buques quando está aquel corriente, y sin tropiezos, en tres o cuatro días, tanto de venida como de vuelta. Dista el espresado pueblo de Barranca de las Bocas del Magdalena en el mar veinte y tres leguas y hai además cuarenta y cuatro de costa hasta el Puerto de Boca Chica y tres de Bahía que en todo componen setenta y tres leguas; y aunque están bajando por el Río y las canoas y encontrando a su salida en el Mar viento del E. o Brisa, se nabegan en el mismo tiempo de tres o cuatro días; quando falta aquel, tienen que esperarlos tal vez meses enteros. Lo mismo les sucede en esta Bahía con el del Vendabal o de tercer cuadrante para regresar y además para subir por el Río las antedichas 23 leguas, desde sus bocas a Barranca, necesitan cuatro, cinco y hasta seis días, según el Caudal de las aguas que lleba aquél. Es, pues, manifiesta la mayor prontitud con que se viaja por el Canal y también lo es el menor costo y gastos con que se hace su navegación, no solo en el chorro de sueldos y dietas de Marineros o Bogas; sino también en el de Velas, Palos y Aparejos que no se necesitan en él, ni en el Río, como queda espuesto y que solo tienen las canoas para hacer la trabecía dicha por él.


4ª. Desde el fin de noviembre en que se entablan las Brisas, hasta todo abril no pueden navegar, por la mar las Canoas, ya por lo fuerte del viento y marejada que leban; y ya principalmente porque siendo aquel el único reinante en dicha estación aun quando viniesen sin riesgo, se quedarían estancadas en esta Bahía si poder regresar y con grave daño de los Buques que tanto padecen de ella. Si está cerrado el Canal del Dique en dicho tiempo queda interrumpida toda navegación y tráfico de frutos del interior del Reyno con esta Plaza, en una parte tan considerable del año, sin que el camino de tierra pueda suplir su falta, por la mala calidad de éste, por las haverías y deterioros que se experimentan en él y por el considerable costo de conducción que duplica el valor de las producciones naturales. Al contrario, hallándose corriente dicho Canal, en cuya navegación no obran los vientos, se evitan tan conocidos perjuicios, señaladamente de la Agricultura.

José Ignacio de Pombo.
 Archivo General de Indias 118-5-9



Este mapa de la Real Academia de la Historia de Madrid publicado en 1755 es estudiado en la obra *Atlas de América*, Catálogo de la Tercera Parte, América Central, Cartas náuticas. Titulado *Mapa Marítimo del Golfo de México e Islas de la América, para el uso de los Navegantes en esta parte del Mundo / Construido sobre las mexores memorias, y observaciones Astronómicas de Longitudes y Latitudes. Dedicado a la Cathólica Magestad de Don Fernando VI Rey de España, y de las Yndias. Por sus más Rendidos, y fieles Vasallos, Tomás López y Juan de la Cruz. Como se indica en la mención de responsabilidad, fue “construido sobre las mexores memorias y observaciones Astronómicas de Longitudes y Latitudes.” Ver Mapa 031.* 

En el catálogo en mención se han reunido un conjunto de mapas de Tomás López, de su hijo Juan y de otros autores, encuadrados en seis Atlas; toda la obra cartográfica de Tomás López y de sus hijos Juan y Tomás Mauricio conservada en hojas sueltas en el Departamento de Cartografía y Artes Gráficas, y un grupo de mapas de España y planos de Madrid publicados en el llamado *Kalendarario manual y guía de forasteros en Madrid*. Tomás López en la Real Academia de la Historia. El *Atlas de España* (Atlas E, I a y Atlas E, II) y el de América (Atlas A) –apartados I, III y IV respectivamente– están muy vinculados a los trabajos en especial al *Diccionario geográfico-histórico de España y a la Historia de América*. En su confección y ordenación intervino Tomás López en su condición de académico numerario y «geógrafo de los dominios de Su Majestad».

“Mapa que comprende parte de las provincias de Santa Marta y Cartagena y en esta los partidos de Tierra dentro de María y del Dique la ciudad y sus inmediaciones para mejor inteligencia del informe con que se acompaña, hecho de orden del Excelentísimo Virrey de este Reino”.⁵⁰ Ver Mapa 032. 

La transcripción de sus especificaciones manuscritas dentro del mapa son:

“A. Boca del Caño del estero por donde las canoas que conducen víveres a esta ciudad deben precisamente entrar. B.

Playones de Bocachica y de Guaparo donde se ponen a pastar los ganados destinados para el abasto de esta ciudad. C. Isla y canal de Bocachica, única entrada de embarcaciones mayores a la Bahía de esta ciudad. D. Playa que del pie de los baluartes de Santo Domingo y de San Javier sigue hasta Bocagrande. E. Bocagrande. F. Partido que llaman de Tierradentro de donde se conducen las carnes y otros víveres a esta ciudad. G. Isla de Barú que con la de Bocachica forma la canal de Bocachica y con 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. I. Caños, ciénagas, haciendas y poblaciones de la costa de María de donde también se traen víveres a esta ciudad. K. Caños, ciénagas, haciendas y poblaciones que llaman del Dique del que igualmente se traen víveres a la ciudad donde en tiempo de crecientes vienen a ella las canoas de Mompox, Honda y demás lugares del río de la Magdalena y las harinas del Reino. L. Sitio de Bohorques en el caño que llaman el Cobado que se hizo para comunicarlos del dique con la Ciénaga del mar. M. Barranca del Rey por donde el río de la Magdalena empieza a entrar en estos 7 años. N. Hacienda de Buena vista de Cortés dentro de esta Bahía. O. Sitio de esta Catalina en el partido de Tierradentro. P. Hacienda de Guayepo y su caño que sale al Mar del Norte. Q. 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 Marta. Cartagena de Indias a 9 de diciembre de 1766-1776 en el índice. R. Firmado por Antonio de Arévalo.”

En el punto N de dichas explicaciones se expresan las condiciones geográficas en que se desarrolla la navegación interna, dejándonos imaginar el porqué del auge en esta zona de las rutas legales e ilegales del comercio. Allí, en el punto de Mahates, Antonio de Arévalo, dentro del mapa, aclaró que, aunque el río esté bajo y las corrientes no sean tan caudalosas, en el dique: [...] hay siempre agua suficiente para navegar las canoas cargadas en las cuales vuelven a embarcarse las cargas que vienen del reino, cuando por sequedad del dique se llevan por tierra de la barranca, allí y en donde está el paso de los ganaderos que de las sabanas de Tolú se abren para el abasto de esta ciudad.

50 Este mapa ha sido tomado con el permiso del Museo Militar de Madrid y reproducido en la obra *Periplos ilustrados, piratas y ladrones por el Caribe colonial neogranadino*. FUENTES C., Nara, Opus cit. Con permiso de Editorial Ciencias Humanas Universidad Nacional de Colombia.

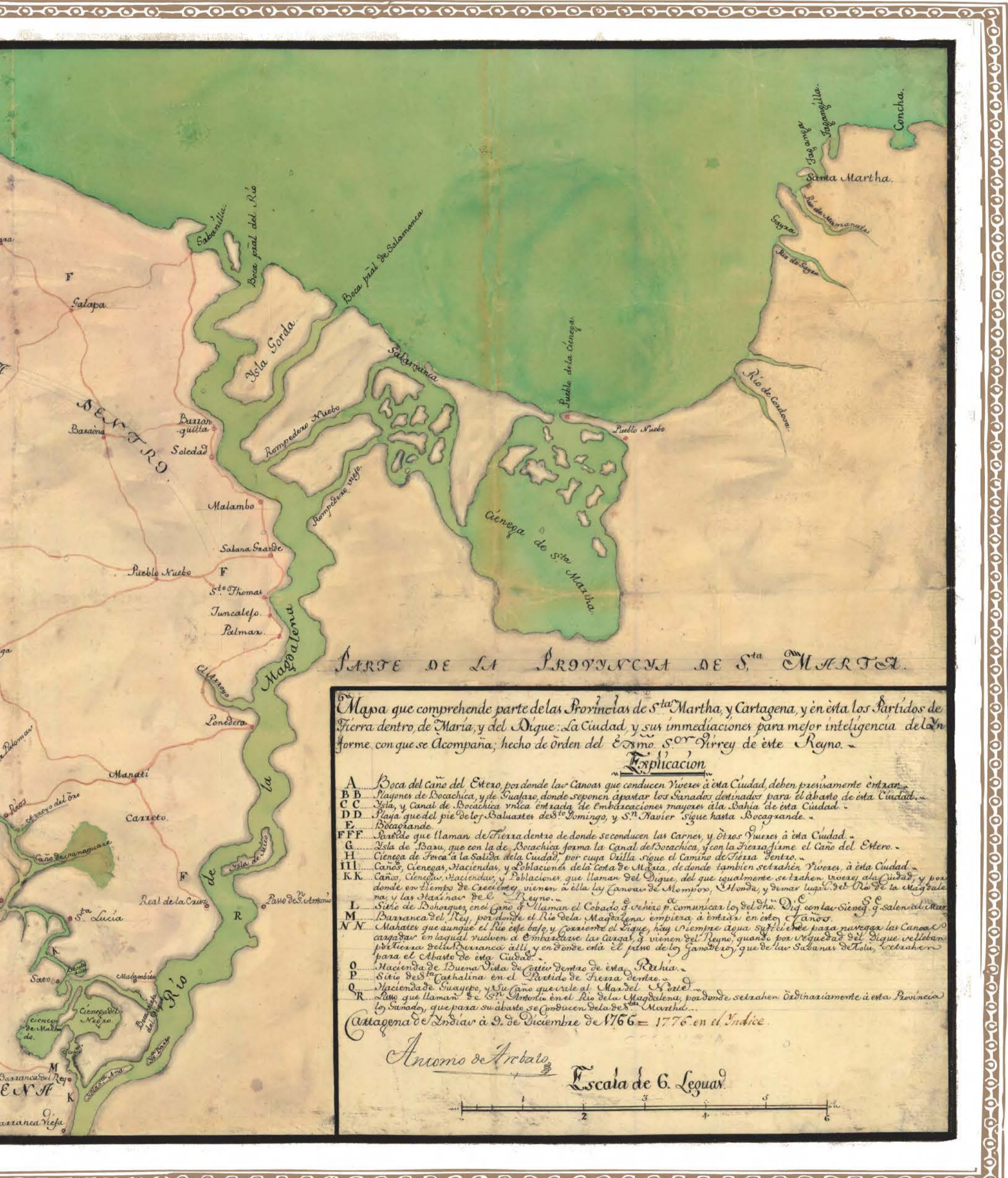






Mapa 031. "Noticias del Golfo de México construida por las mejores noticias." 1744.





Mapa 032. Mapa que comprende parte de las Provincias de Santa Marta y Cartagena, y en esta los Partidos de Tierra dentro, de María, y del Dique, la ciudad y sus inmediaciones. 1766.



LOS INGENIEROS
MILITARES
EN ESPAÑA

Como ha estudiado en detalle el geógrafo Horacio Capel, desde mediados del siglo XVIII se consolida en España un proceso de modernización científica que tiene como agentes y corresponsales del Estado a los ingenieros militares, muchos de ellos expertos en cartografía. Este proceso, denominado militarización de la ciencia por Antonio Lafuente consiste, entre otros aspectos, en el auge del estudio de las matemáticas y la geometría en las academias militares y dió fundamento al ejercicio cartográfico, otorgándole un status de modernidad. En el marco de las Reformas Borbónicas, uno de los nombres que dio inicio a este proceso fue el de José Patiño, digno representante de la élite quien se había destacado en la administración durante la guerra de Sucesión y quien en su cargo de Intendente General de la Marina y Director de la Casa de Contratación emprendió la creación de una nueva Armada española, entre otras acciones en pro de la recuperación del poder español y del comercio con las colonias americanas.⁵¹

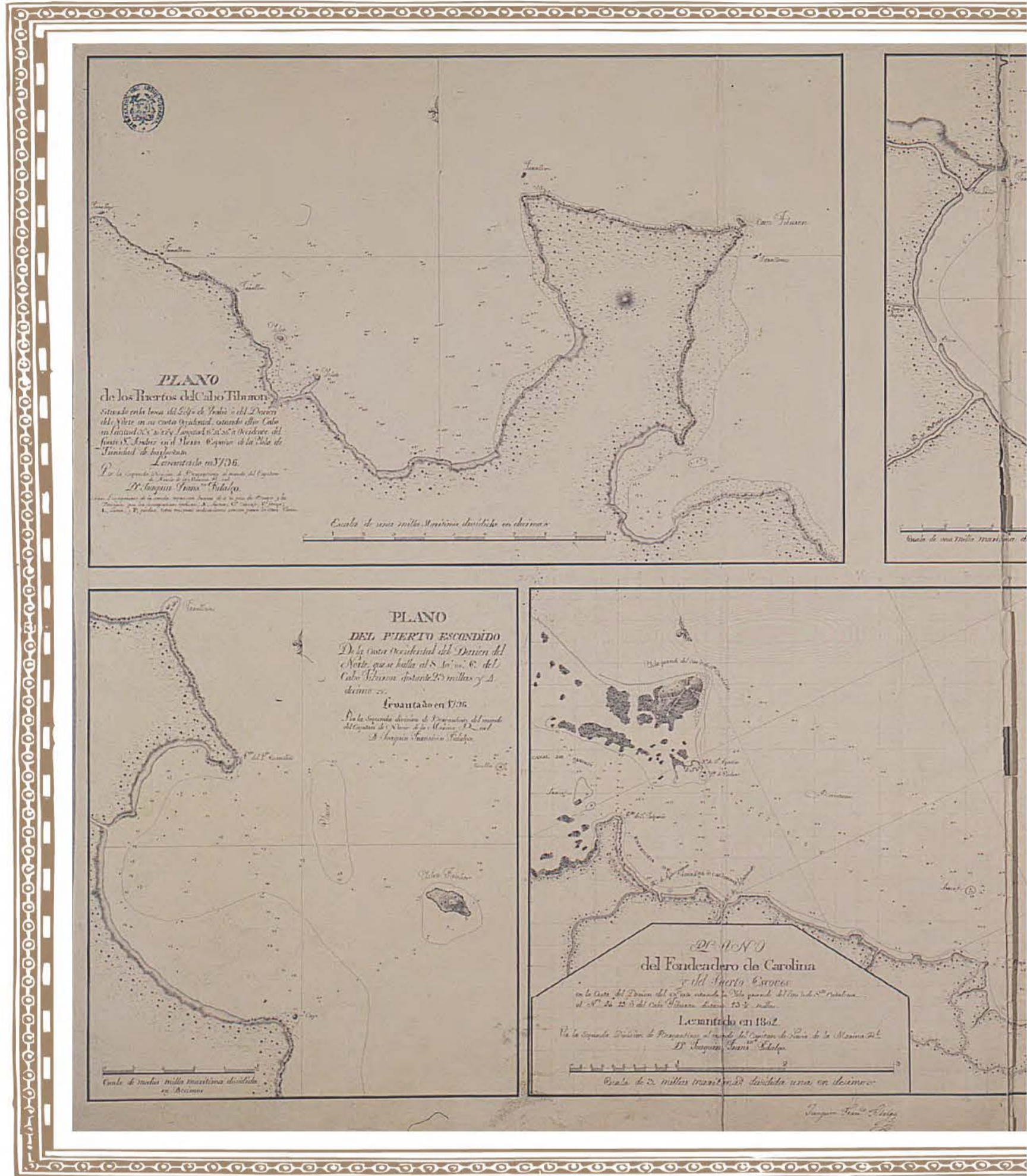
Por Real Orden de 10 de Noviembre de 1791 se formó la expedición para formar el Atlas Marítimo de América Septentrional para compilar el conocimiento sobre sus costas. Se enviaron los oficiales graduados del Observatorio Astronómico de Cádiz con los más modernos aparatos de la época. Los estudios de la geomorfología costera de los

territorios de las colonias americanas se convertirán en el culmen del conocimiento científico de los ingenieros enviados. Y en ese panorama uno de los más destacados ingenieros y quien proveyó de más información sobre las costas neogranadinas fue Joaquín Francisco Fidalgo. Muchos ingenieros y oficiales de la marina americanos siguieron sus enseñanzas con copias de sus trabajos. La siguiente Carta náutica de nuestro Atlas fue elaborada por Rafael Tono según los trabajos de Joaquín Fidalgo. La tomamos de la Mapoteca 4 del Archivo General de la Nación AGN con la Referencia M4. 81A y bajo el título Cartagena Morillos del Manzanillo y Punta Noreste de Boca Grande. El capitán Tono elaboró este mapa entre 1792 y 1805 según la apreciación de José Agustín Blanco para la Exposición de Cartografía de Mares y costas colombianas Comisión Colombiana del Océano 2006. El mapa hace parte de un estudio del litoral caribe desde la isla de Trinidad hasta los extremos de la Provincia de Panamá. Tono se concentró en la Bahía de Cartagena y posteriormente en la ruta desde Cartagena hacia el Archipiélago de San Andrés en 1805. Por esta razón y porque dicha ruta era de vital importancia y frecuencia en las últimas décadas del siglo XVIII, hemos publicado el mapa también hallado en el AGN Costa de Cartagena hasta el Cabo de la Vela con el Croquis que muestra los rumbos y los vientos entre los límites del Cabo de la Vela y el Cabo Tiburón.



51 LYNCH, John, *La España del siglo XVIII*, Traducción de Juan Faci, Editorial Crítica, Colección Libros de Historia, Barcelona, 2004.






Durante este periodo la Corona española enviaba comisiones de espionaje y misiones en las que se contrataban ingenieros y toda clase de científicos y técnicos. De allí los planes de profesionalización de los oficiales del ejército y la Armada Naval y la atención a las escuelas náuticas, medidas que respondían a las evidentes muestras de pérdida de control territorial en las posesiones de ultramar y al declive del control de las relaciones comerciales entre la Metrópoli y las

colonias. Esta causa, más otras relacionadas con el desorden administrativo colonial, eran debilidades que, sumadas a la falta de una industria nacional para abastecer al mercado colonial, aumentaban el contrabando en todas las islas y costas americanas. En 1739 se había reestablecido el Virreinato de la Nueva Granada comprendiendo parte del territorio de la actual Colombia, Ecuador, Venezuela, parte de Perú y de Brasil, como una medida administrativa que ayudara a



 Mapa 035. Ensenada de Gandi, Río Atrato, Cabo tiburón, Puerto Escondido y Golfo del Darién. 1796 y 1802.

concentrar el dominio territorial y marítimo. El poder imperial de España y la defensa de América sufrieron la prueba final durante la larga guerra con Gran Bretaña que se inició en 1796. En 1797 el Almirante Nelson bloqueó el puerto de Cádiz asestando un duro golpe a España.⁵²

Los trabajos del ingeniero Joaquín Francisco Fidalgo. Plano de las bocas del Río Atrato, Darién o Chocó - Joaquín Fidalgo, Ubicación del Original: Museo Naval de Madrid - Ensenada de Gandi, Río Atrato, cabo tiburón, Puerto Escondido y Golfo del Darién. Ingeniero José Joaquín Fidalgo. *Ver Mapa 035.* 

52 LYNCH, John, Op. cit.

TEXTO DE PRESENTACIÓN DE CARTAS GEOGRÁFICAS ELABORADAS POR JOAQUÍN FRANCISCO FIDALGO, PARA EL ATLAS DE LA COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO

El final del siglo XVIII es probablemente para el imperio naval español, uno de los períodos más difíciles y críticos. En efecto, tras la recuperación histórica que significó, en la consolidación de la modernidad europea, el reposicionamiento de España después de la llegada al Nuevo Mundo, la progresión de las guerras entre Francia e Inglaterra y el desplazamiento económico y político le quitaron a la península la preponderancia recuperada.

En América, los movimientos de las independencias se consolidan también a finales de este siglo, y en el caso de la Nueva Granada, las élites locales dibujan ya el panorama de un movimiento social, intelectual y político de emancipación.

Los Borbones en el trono, siguen la pista de lo que ciertos historiadores han llamado las huellas de una ilustración fallida, y las expediciones constituyen en este sentido misiones de recuperación “estratégica” de los patrimonios que la presencia en América hubieran podido garantizar a un antiguo imperio. Es así como se configura la “Expedición para elaborar el Atlas de la América Septentrional”, como una propuesta de la Secretaría de la Marina Española, que tenía el propósito de suministrar las cartas hidrográficas de las pequeñas y grandes Antillas y las costas continentales del gran Caribe desde la desembocadura del Orinoco, siguiendo por las costas de Venezuela, la Nueva Granada, Centro América y el golfo de México, incluso hasta la península de la Florida. A pesar de que los navegantes españoles habían transitado por estas aguas durante casi tres siglos, los derroteros eran de dominio de los piratas ingleses y franceses, y los marinos españoles tenían cartografías erradas e incompletas. Las propuestas para la expedición fueron enviadas a Don Antonio Valdés, y éste a su vez consultó a José de Mazarredo, conformando así el concilio de gestión que dio lugar al diseño de dos divisiones para la misión expedicionaria. La primera división estuvo a cargo del Capitán de Fragata Cosme Damián de Churruca, quien dejando sin completar tal misión, fuera después el héroe español de la Batalla de Trafalgar; la segunda división estuvo a cargo del entonces Teniente de Navío Joaquín Francisco Fidalgo, navegante y marino sin mayores honores, que había compartido ya varias misiones con el propio Churruca, y en manos de quien se llevó a cabo definitivamente el levantamiento de los litorales de lo que hoy es Colombia, Venezuela y Panamá.”

Las cartas de Fidalgo que hemos facilitado para el Atlas Histórico Marítimo de Colombia, hacen parte del trabajo de Fidalgo, que se extendió desde 1796 hasta 1810, con la sede estratégica de Cartagena de Indias, puerto del que Fidalgo fuera Comandante en interinidad durante casi estos catorce años.



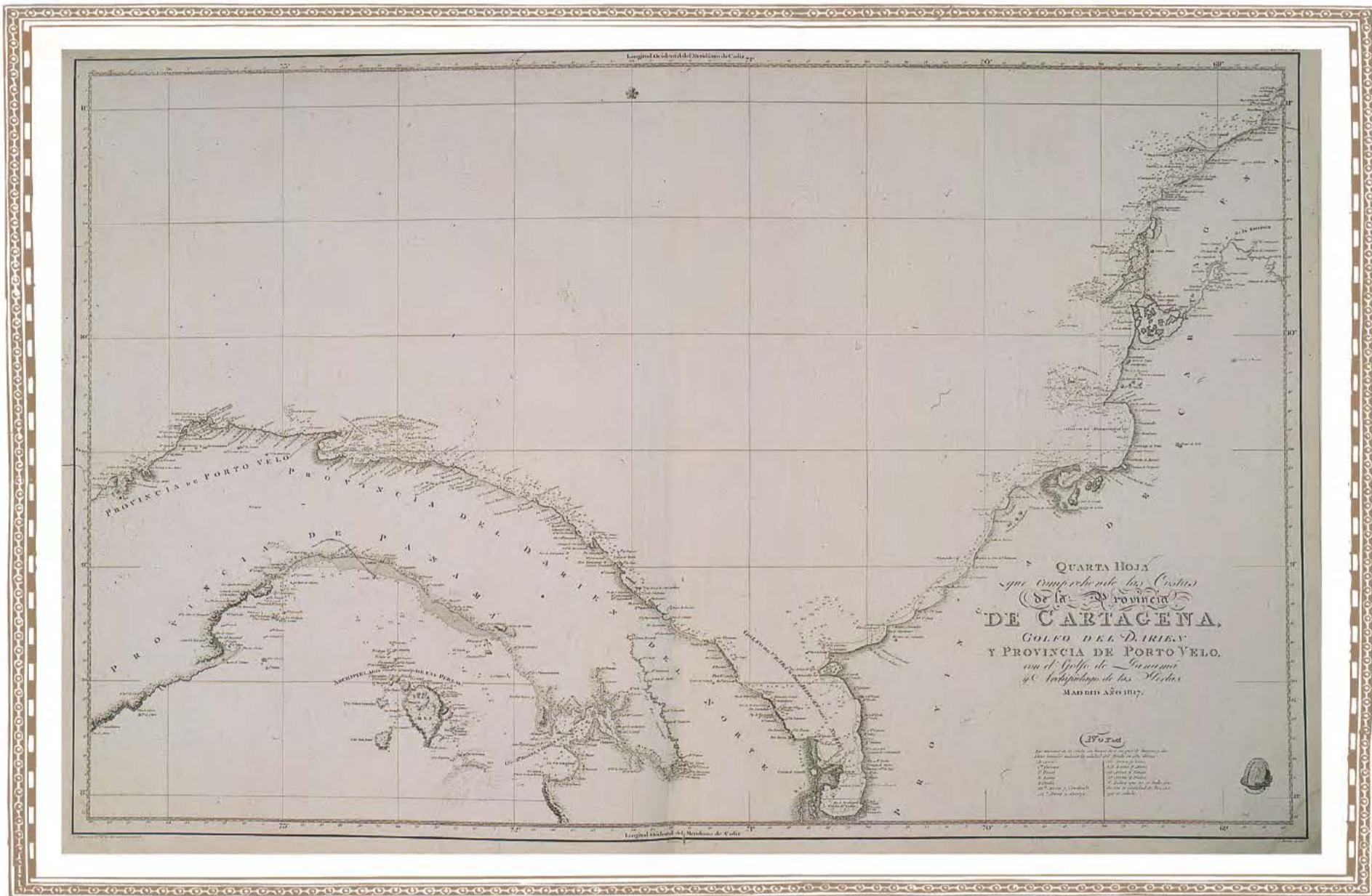
Fidalgo fue sin duda una figura notoria en la vida intelectual y social de esta Cartagena de finales del siglo XVIII, y el papel que seguramente desempeñó en la difusión del pensamiento ilustrado en la Nueva Granada ha de ser objeto de una investigación más profunda, pero para el caso, su obra cartográfica resulta en la concreción de la primera cartografía moderna del Caribe, a partir de sus cartas esféricas. La maestría matemática que demuestra el trabajo de Fidalgo, se plasma en la precisión de la proyección al plano de dos dimensiones de la medición trigonométrica esférica.

Hemos seleccionado planos de entre los trabajos de Fidalgo, que representan logros de particular valor cartográfico: el de la desembocadura del río Atrato, y el de los bajos en donde aparece representada por primera vez la isla de San Andrés. Así mismo hemos seleccionado de la Cuarta hoja de las cartas esféricas, la que corresponde a la Provincia de Cartagena, Golfo del Darién y Provincia de Porto Velo. Estas tres obras contienen medidas de batimetría, y precisiones que hoy nos dan luces sobre posibles comparaciones de cartografía histórica, en la evolución de litorales de crucial transformación durante los tres últimos siglos.⁵³

Por Hernando Salcedo Fidalgo.

53 J.F. 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 Merás Verdejo. El Áncora Editores, Bogotá, Segunda Edición, 2012.





Mapa 036. 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.



“Aquí en Cartagena encontré a M. Fidalgo y la comisión que había sido enviada para el levantamiento del mapa de las costas, provistos de tres buenos cronómetros y de otros instrumentos 105 Como mis observaciones geográficas en el país de los indígenas, entre el Orinoco y el Casiquiare, el Río Negro y el Marañón o Río Amazonas se apoyaban sobre muchos puntos de la costa, tenía curiosidad de comparar mis determinaciones con las que había hecho M. Fidalgo.

Encontramos una perfecta y admirable unidad en esas observaciones de longitudes. Hemos comprobado igualmente, por la comparación de nuestros diarios, que la aguja imantada desde 1798 declina al oeste sobre esta costa, como en Europa al este, es decir que en la América del Sud la declinación oriental ha comenzado ya a disminuir.”

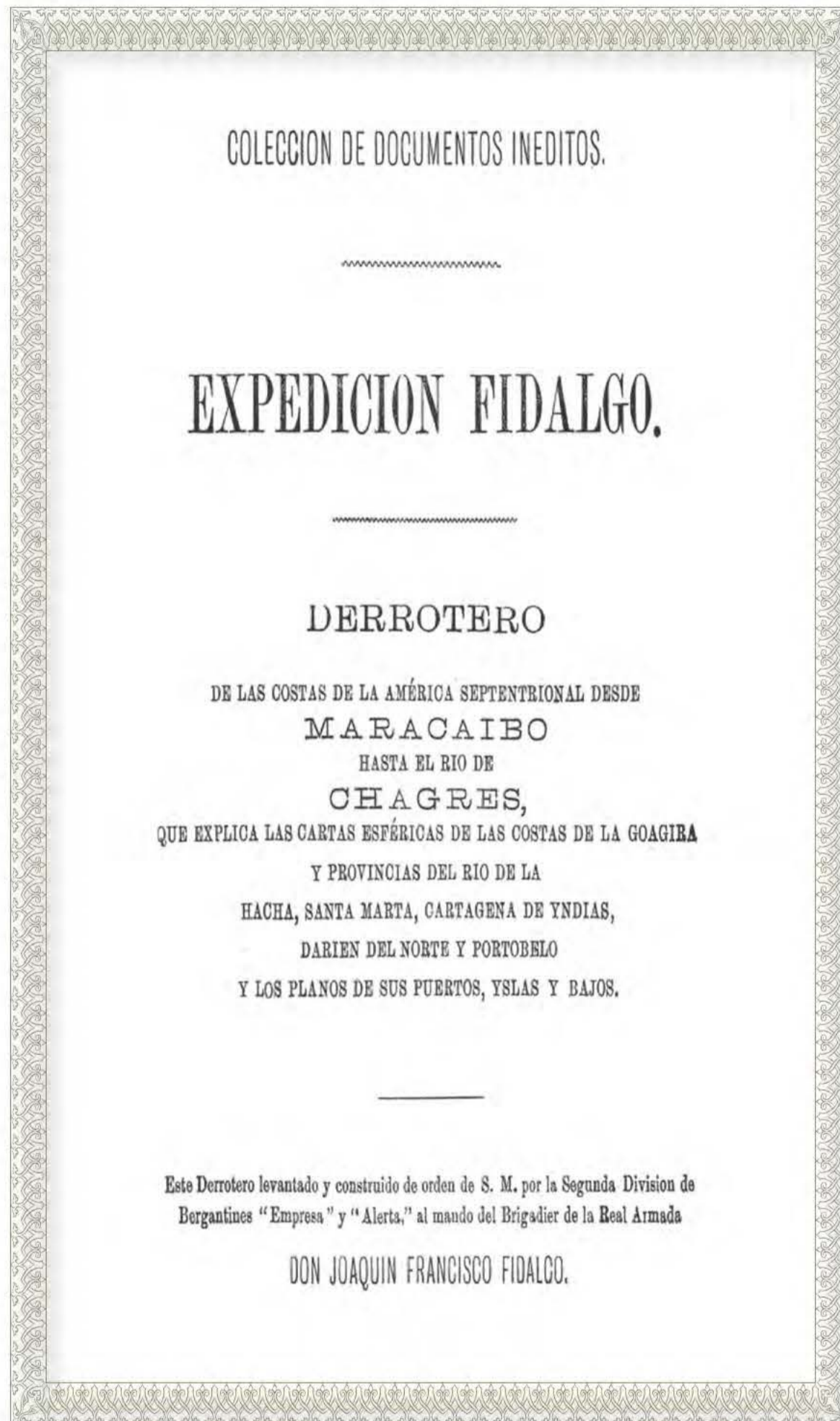
Tomado de las Cartas de Alexander Von Humboldt. Ibagué, Reino de la Nueva Granada, 21 septiembre 1801.



Efraín Sánchez comenta que justamente el Virreinato granadino Humboldt encontró dos centros de actividad científica. “El primero fue Cartagena, donde conoció a Joaquín Francisco Fidalgo y cotejó las observaciones geográficas de éste con las suyas en Venezuela. También entabló relación con José Ignacio de Pombo, jefe del Consulado de Cartagena, con quien declaró tener una enorme deuda de gratitud.”⁵⁴

54 SANCHEZ, Efraín, Opus. Cit.





u. Portada del Derrotero de la Expedición Fidalgo.



EXPEDICION FIDALGO—CUADROS.		299	
NOMBRES DE LOS PUNTOS.	Latitudes Norte.	Longitudes del Fuerte San Andrés.	Longitudes Ocidentales de Cádiz.
milla hay una piedra que vela.			
Fondo S. de dicha Ensenada...	12. 18. 50	10. 20. 12	65. 42. 56
Punta O. de la misma Ensenada	12. 19. 04	10. 20. 53	65. 43. 37
Punta de Portete chico rodeada de arrecife hasta la distancia de uno y medio décimos de milla.....	12. 19. 15	10. 21. 12	65. 43. 36
Punta por.....	12. 18. 35	10. 22. 00	65. 44. 44
Otra por.....	12. 17. 40	10. 23. 06	65. 45. 50
Entre las dos últimas puntas forma la Costa Ensenada.			
Punta por.....	12. 16. 38	10. 24. 21	65. 47. 05
Entre las dos últimas puntas forma la Costa varias ensenaditas poco profundas.			
Costa por.....	12. 15. 33	10. 25. 21	65. 48. 05
Punta par.....	12. 15. 00	10. 26. 22	65. 49. 06
Punto superior de un cerrito próximo á la Punta de Portete.	12. 13. 57	10. 27. 28	65. 50. 12
Punta de Portete.....	12. 13. 50	10. 27. 44	65. 50. 28
Punta N. E. de la boca de Portete.....	12. 13. 06	10. 27. 35	65. 50. 19
Entre las dos últimas puntas forma la Costa con playa.			
Punta en el fondo N. del Puerto Portete... ..	12. 13. 08	10. 26. 18	65. 49. 02
Otra punta por.....	12. 12. 32	10. 25. 18	65. 48. 02
Entre los dos últimos puntos forma la Costa Ensenada algo profunda.			
Punta por.....	12. 11. 18	10. 24. 25	65. 47. 09
Entre los dos últimos puntos se forman varias puntillas.			
Fondo N. E. del Puerto.....	12. 09. 03	10. 24. 38	65. 47. 22
Al N. O. del punto anterior hay tres cayos próximos.			
Lo mas N. O. de un fronton.....	12. 09. 15	10. 25. 34	65. 48. 18
Entre los dos últimos puntos se forma ensenada profunda.			
Punta por.....	12. 09. 05	10. 26. 42	65. 49. 26
Punta por.....	12. 08. 58	10. 27. 52	65. 50. 36
Entre los dos últimos puntos forma la costa Ensenada.			
Fondo S. de una Ensenada.....	12. 08. 14	10. 27. 53	65. 50. 37
Costa por lo mas S.O. de la misma	12. 08. 28	10. 28. 52	65. 51. 36



Mapa 037. Carta esférica del mar de las Antillas y de las costas de la Tierra Firme. 1808-1810.





Mapa 038. Mapa Corográfico del Nuevo Reino de Granada construido por Don Vicente Talledo y Rivera, Teniente Coronel del Real Cuerpo de Ingenieros. 1815. SIG. COL-18-01 (1)

pertenencia colonial, permitían la aplicación de los avances científicos al conocimiento de las costas americanas. España apostó a la competencia científica con las demás naciones europeas practicando lo aprendido en las academias acerca de las observaciones astronómicas y elaboración de cartas de navegación y derroteros confiables. La mencionada expedición de 1792 a 1805 recorrió Venezuela, Colombia y Panamá, y las Antillas. La actividad de la Secretaria de Marina en este periodo fue febril y convocó a los principales marinos formados en

las Academias de Guardiasmarinas, los cuales, como señala Martín Meras, eran “oficiales astrónomos”.⁵⁵ Se aplicaron entonces los más adelantados métodos científicos. Los mapas resultado de expediciones no serán como los que vimos típicos del Siglo XVI, resultas de un cúmulo de saberes sino de la experimentación durante los viajes. En este panorama surge la figura de Espinosa y Tello junto a la de Alejandro Belmonte y José de Lanz.

55 MERAS, MARTÍN Luisa, “La Expedición Hidrográfica del Atlas de América Septentrional”, 1792-1805, Journal of Latin American Geography, Vol7, Número 1, 2008.



El enorme mapa contiene una explicación manifiesta de la tradición académica de que se sirvió Talledo y Rivera:

“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. Todo el terreno comprendido desde los llanos de Neyba por las abras de las cordilleras, hasta las costas del Norte, por observaciones astronómicas y trigonométricas hechas por el expresado Teniente coronel de Ingenieros, a excepción de la Provincia de Muzo, en que solo tuvo que comprobar el plano que levantó de ella el ingeniero don Carlos Cabrer. Todo el lado de Quito por las observaciones de Don Jorge Juan, arreglando a ellas el plano que levantó Maldonado. Además recogió para estos trabajos una multitud de observaciones astronómicas planos y noticias de sujetos de confianza por sus conocimientos entre ellos (...) Don Luis Rico, advirtiendo que para todos estos trabajos, gastos y noticias no grabó a la Real Hacienda lo más leve. Copiado por Don José Talledo y Díaz, subteniente del Regimiento Auxiliar del Nuevo Reino de Granada, Panamá 1 de septiembre de 1.814.”

Como se sabe Talledo fué un cartógrafo de escritorio que copió algunos datos y trabajos de Joaquín Fidalgo. Su *Mapa corográfico* ha sido interpretado como un primer proyecto de un mapa nacional. Las dos secciones que hemos decidido

publicar de todas las que comprenden lo largo y ancho del actual territorio colombiano son las correspondientes a Panamá y a la Guajira. Sorprende la belleza y precisión con que entra en el detalle de las elevaciones desde Centroamérica hasta la Guajira y las cadenas montañosas de las que nos habla la documentación colonial como la famosa cadena de montañas del Chocó. Somos conscientes del criterio con que incluimos los mapas tanto de Arévalo como de Talledo que sin ser específicamente cartas náuticas como las de Fidalgo o Espinosa y Tello, muestran con sobrada razón la manera en que se representó la morfología costera neogranadina. Hacemos aquí una breve descripción de la sección del mapa con la porción costera más amplia y que más nos interesa para efectos de la presente publicación. Desde las costas, leyendo el mapa de izquierda a derecha, se muestra cómo se internan los ríos buscando el mar y se levantan los principales puertos y ciudades cuidadosamente marcadas en rojo desde Chagres hasta Riohaccha. La ciudad de Natá una de las más importantes en el comercio colonial aparece cuidadosamente ubicada sobre el Golfo de Parita el cual es muy abierto y en su centro acoge a la histórica ciudad de Panamá; se alcanza a ver más que la convención de una iglesia o poblado, la maqueta de la ciudad con el damero y desde allí toda la cadena de poblados y caseríos que la unen y separan tanto de Chagres como de su hermana la ciudad de Portobelo. De la toponimia resaltamos la pequeña isla de Contadora que se eleva en su esplendor el archipiélago de las Perlas o del Rey.

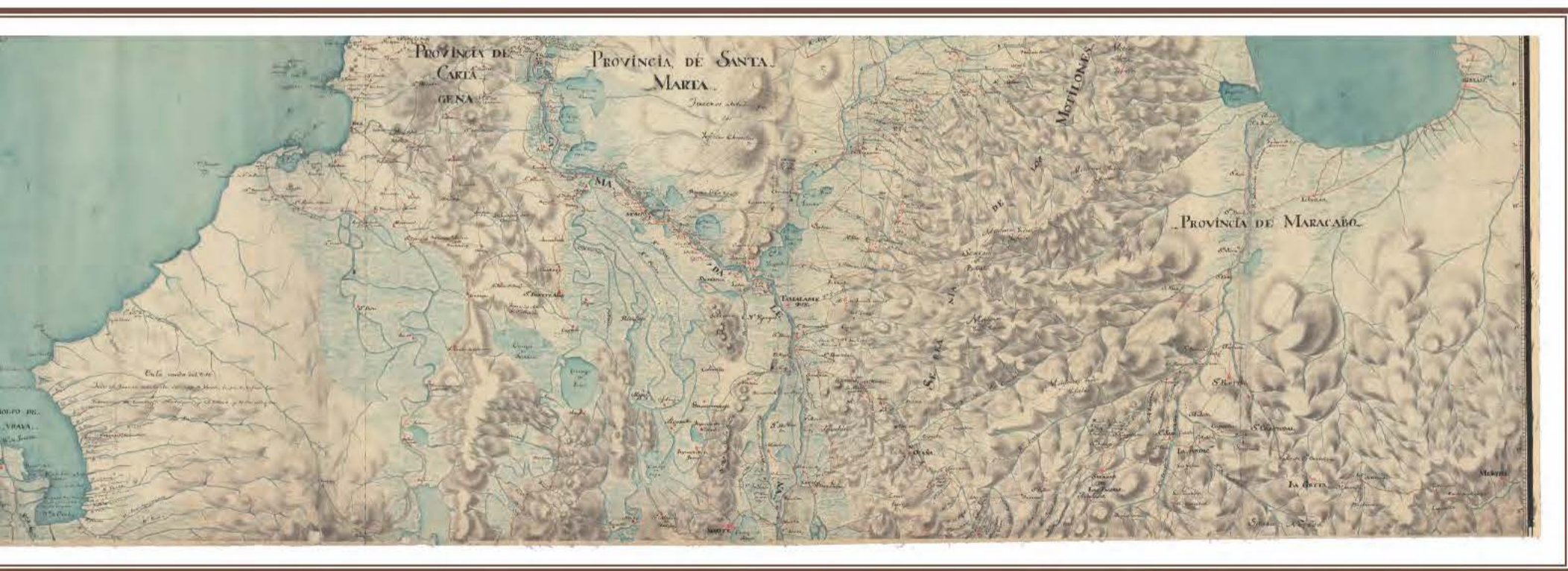


Otro elemento por el cual los trabajos de Talledo y Rivera se pueden ver como el “protomapa” de la nación es el hecho de marcar el límite de las provincias que permanecieron hasta la primera República de Colombia. Una línea anuncia el fin de la provincia de Panamá y el inicio del vasto territorio que aún para 1817 responde al nombre de Calidonia que antecedente al Golfo de Urabá. Una vez detallados en el las numerosas desembocaduras empieza el territorio en el que describe de su puño y letra el asunto territorial de la siguiente manera: “*Todo el terreno de la costa del Golfo de Urabá lo pretenden los gobiernos de Cartagena, Antioquia y el Chocó y todos alegan sus razones.*” Una vez superada a la derecha esta ‘zona de conflicto’, se representa en su amplitud la Provincia de Cartagena, mostrando también el recorrido del Magdalena en cuyo paso se marcan las estratégicas poblaciones de Tenerife, Mompox, Loba y Tamalameque, entre otras, en un circuito que se interna rumbo a Honda y el centro andino del territorio de la Nueva Granada. Coronando esta parte del Mapa, aparece el centro de la Provincia de Santa Marta, limítrofe con el golfo de Maracaibo, el cual se desarrolla en plenitud en la anterior sección del mapa de la Península de la Guajira. **Ver Mapa 038.** Talledo y Rivera como miembro del Cuerpo Real de Ingenieros de España dio inicio al *Mapa corográfico del Nuevo Reyno de Granada* a solicitud del virrey Amar y Borbón. Hacia 1808 inició el levantamiento de seis cartas corográficas de diferentes regiones de la Nueva Granada, que cubrían el territorio, en su conjunto, desde el litoral Caribe hasta el golfo

de Guayaquil. Se trata de mapas manuscritos, contruidos a partir de observaciones astronómicas y de datos aportados por exploraciones como la de Fidalgo y la comandada por La Condamine en la zona ecuatorial. En ellos se representan las cadenas montañosas, los ríos, las ciudades y su categoría civil, eclesiástica o militar, los caminos, las regiones andinas y las poblaciones andinas.⁵⁶



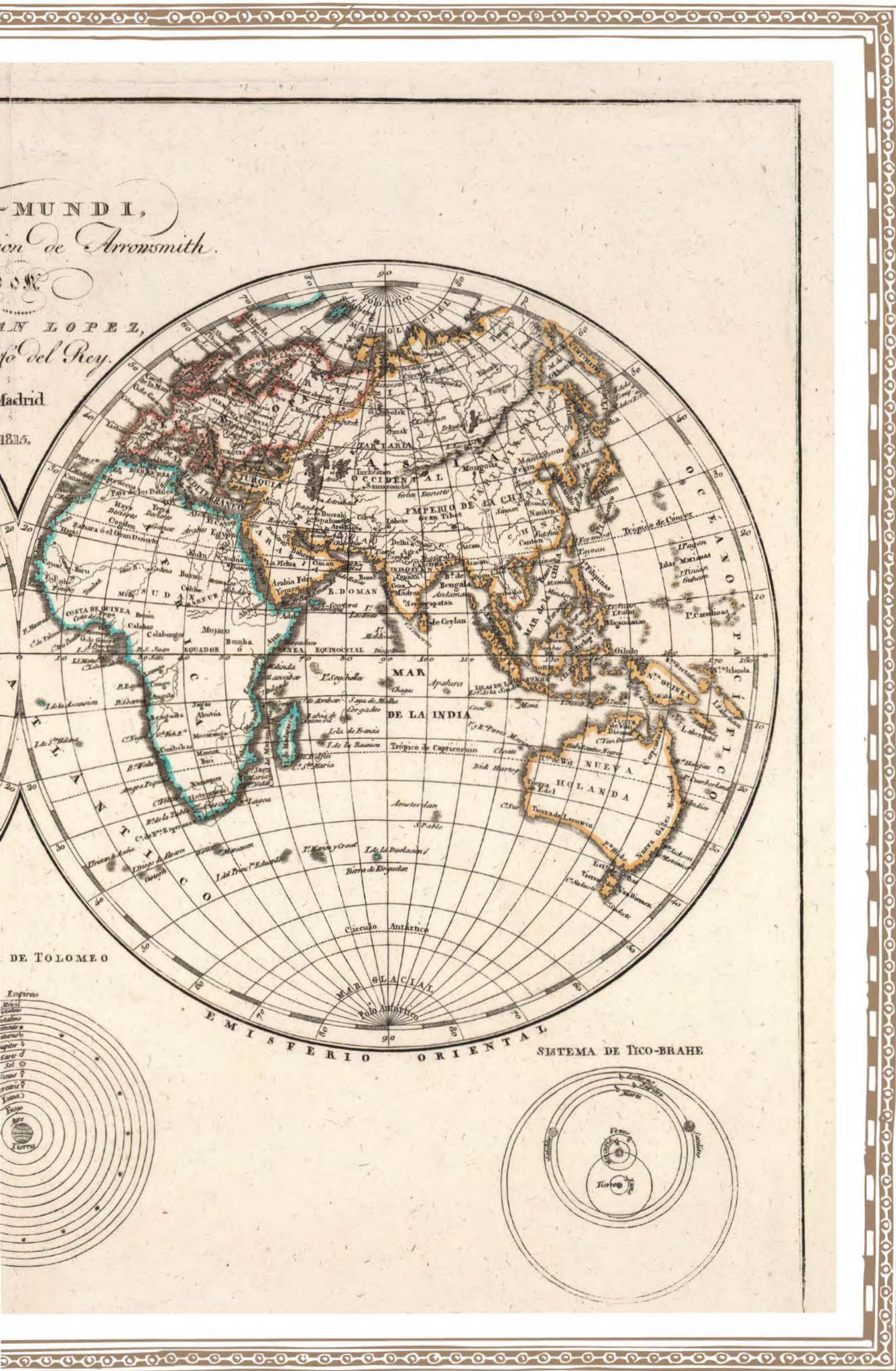
v. Cartela del Mapa Corográfico del Nuevo Reyno de Granada. Ver la cartela en detalle al cierre de este Atlas.



Mapa 039. Mapa Corográfico del Nuevo Reino de Granada construido por Don Vicente Talledo y Rivera, Teniente Coronel del Real Cuerpo de Ingenieros. 1815. SIG. COL-18-01 (2)


56 Rutas e itinerarios de geógrafos, cartógrafos y naturalistas en el territorio de la Nueva Granada (1750-1847)”. En: Lucía Duque Muñoz (ed.), *Impactos Territoriales en la transición de la Colonia a la República en la Nueva Granada*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2013.

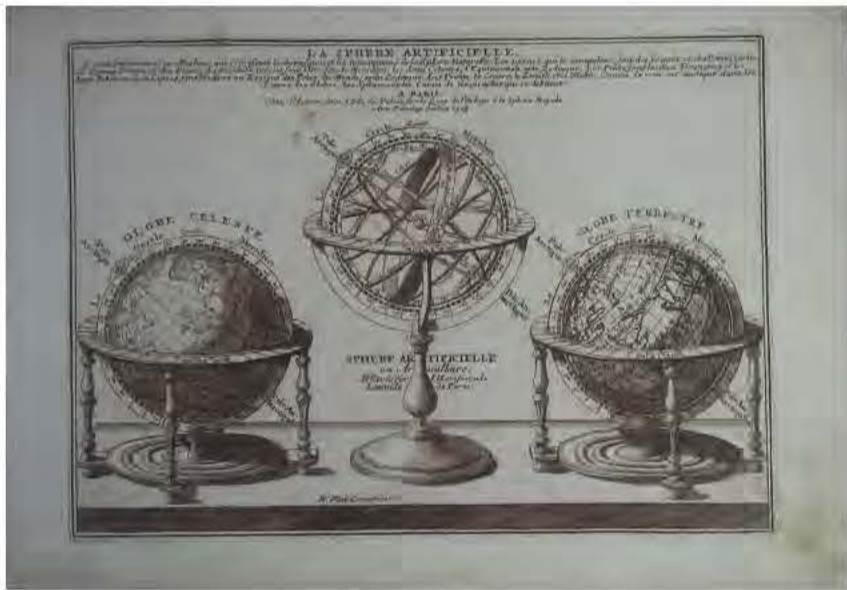




Mapa 040. Mapa-Mundi, según la proyección de Arrowsmith con Meridiano de origen: «Isla del Hierro. 1815.



Este mapamundi muestra en su plenitud elementos dignos del más alto punto de modernidad cartográfica y nos prepara para el cierre de este *Atlas*. Puede verse como un correlato de los primeros mapa mundi pues como los de Agnese o de De la Cosa, muestran el lugar en el mundo de las costas americanas y +neogranadinas. Es tomado de la colección de Mapas Generales y fechado de 1815 con el título Mapa-Mundi, según la proyección de Arrowsmith / Por D.n Juan López, Geógrafo del Rey. — Escala indeterminada. — Madrid : [Juan López], 1815. Con 2 hemisferios, 19,2 cm de diám., en h. de 44 x 55,7 cm. Meridiano de origen: «Isla del Hierro». Márgenes graduados de 10º en 10º. Papel con marcas de agua: «Joan Serra». Representado en dos círculos separados: «Emisferio Occidental» y «Emisferio Oriental». Según la Curaduría del Museo Militar de Madrid. Los continentes están diferenciados con acuada en varios colores. En la parte inferior inserta: representaciones de los sistemas de Copérnico, Tolomeo y Tico-Brahe. En el ángulo superior derecho anotado en tinta de bugalla: «2.º-74», que pertenece a una signatura antigua referida a su colocación en la cartera segunda y al número que debió de ocupar en ella. Este mapa figura en un inventario de mapas, planos, dibujos y estampas de la Academia, elaborado por el académico bibliotecario Miguel Salvá y Munar en 1833, en el que se relacionan los fondos ordenados en dos carteras. Tomado de la Biblioteca de la Real Academia Historia de Madrid con la Referencia 9/6480, n.º 19. *Ver Mapa 040.* 




x. Portada del libro de Nicolás Fer. *Atlas ou recueil de cartes géographiques dressées sur les nouvelles observations de 1709.*

Grabada en 1785, la *Carta Marítima del Reyno de Tierra Firme ú Castilla del Oro*, comprende el Istmo y Provincia de Panamá, las Provincias de Veragua, Darién y Biruquete. Tomada de la Biblioteca Nacional de España de Madrid con la referencia Sig. MR. 2/166 y descrita por su curaduría con las siguientes características:

“Escala [ca. 1:67.000]. 2 Leguas Marinas usadas en España, Francia é Inglaterra, de las que entran 20 en un grado [= 16,5 cm]. - Se hallará esta, con todas las obras del autor y las de su padre, en Madrid calle de Atocha, casa nueva de Santo Thomas, Año de 1785. Orientado con rosa con torre. - Indica la variación magnética. Márgenes graduados. - Meridiano de origen: Pico de Teyde o Tenerife. Relieve por montes de perfil y sombreado. Rumbos, Sondas, fondeaderos, bajos y veriles. Hidrografía. Divisiones administrativas diferenciadas por líneas de color. Escasa toponimia localizada fundamentalmente en la costa. Clave por símbolos para indicar ciudad, villa, pueblo, obispado, rancherías, gobierno militar. Costas sombreadas. Nota que informa sobre la relación de documentos utilizados para la realización del mapa e información geográfica.”

Por tratarse de un mapa manuscrito, -al igual que el mapa 028 de la Provincia de Cartagena del mismo autor-, exhibe desde su título los más mínimos detalles de su contenido, la cultura científica y la redes de conocimiento. En ello veremos la citación de varios de los autores de mapas de cuyas obras nos hemos valido para intentar hacernos a la idea de la imagen que se tuvo de las costas neogranadinas. El título es *Carta marítima del Reino de Tierra Firme o Castilla del oro comprehende el istmo y provincia de panamá; las provincias de la Veragua Darien y Biruquete Por Don Juan López, Geógrafo Pensionista de S.M: Individuo de la Real Académia de Buenas letras de Sevilla, y de la Sociedad de Asturias*, grabada en el año 1786.

El istmo de Panamá fue una de las regiones en que más necesidad hubo desde el siglo XVI, como lo vimos con los planos de Portobelo y Panamá-, de sostener puertos únicos. Este sistema para el Estado resultó válido y así funcionó durante casi dos centurias. Esas grandes entradas serían Veracruz como puerta a Nueva España, Panamá hacia el Perú y Cartagena de Indias para la Nueva Granada. De allí, para Ramón Serrera, quedan trazados los caminos que servirán para las relaciones mercantiles conectando al mundo desde México hasta Filipinas por la ruta occidental -Sevilla-Veracruz-México-Acapulco-Manila-Cantón-; con la ruta Portobelo-Panamá hacia El Callao; y sirviendo de paso transoceánico, desde Portobelo a La Habana y, desde allí, rumbo a España. 

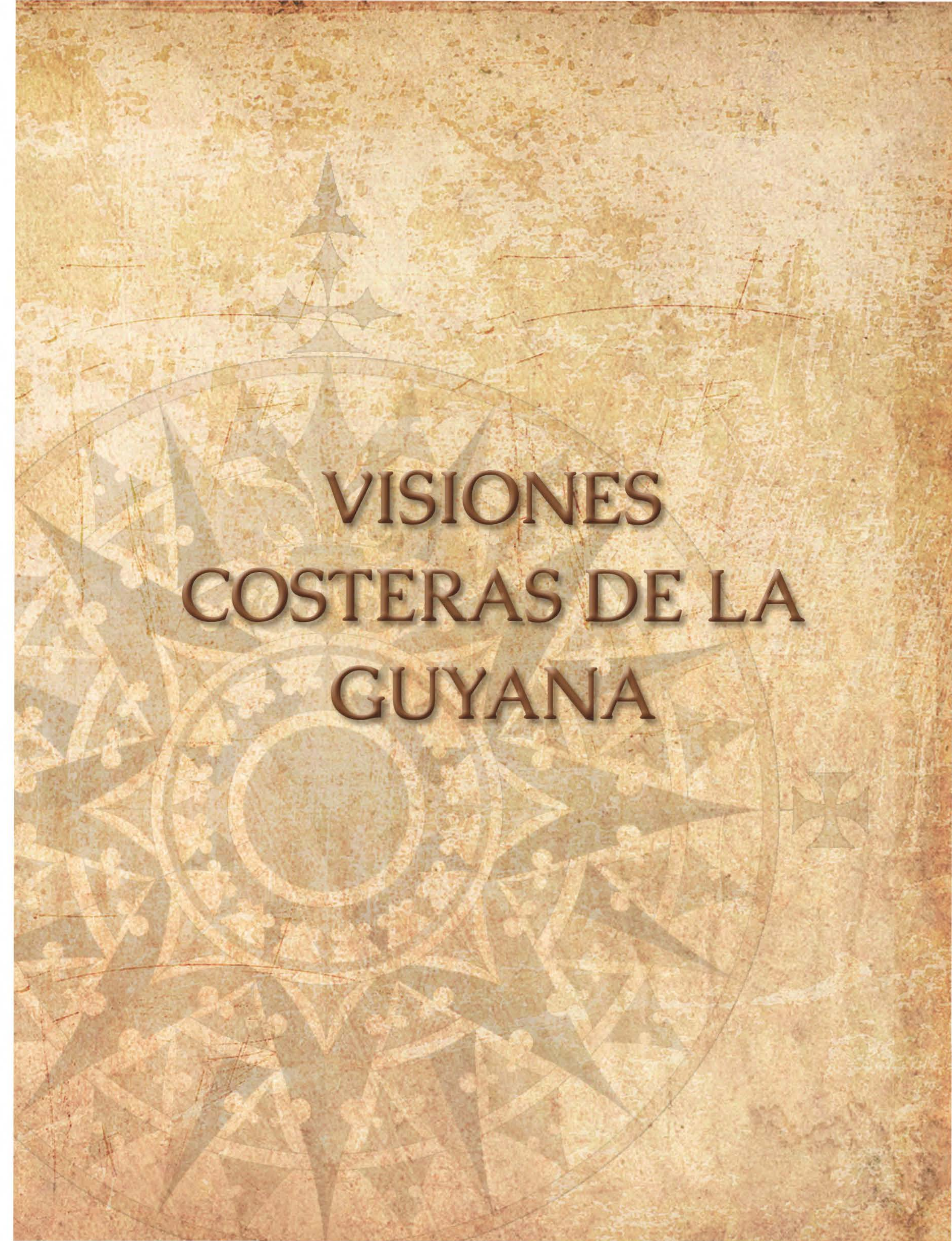


“Para la composición de mi Carta tuve presentes dos de Mr. D’Anville, que trahen el reyno de Tierra Firme en punto menor, Registraronse algunas descripciones y la que sobre esta parte de las indias escribió Antonio de Herrera Tambien sirvió la historia de Viages con los mapas hechos por Mr Bellin. No aprovechó menos el Istmo de panamá compuesto por Jefferis.

Dicho autor en el Discurso preliminar de su Atlas pone que construyó esta Carta por una manuscrita, cogida a bordo de un paquebot Español, habiéndola combinado después con otra de Lionel Wafer y con la publicada por los Escoceses. El mismo Jefferis poseía también muchos diseños particulares de Mathias Celi, Piloto en Jefe de la real Armada año 1740, todo lo que levantaron varios Ingleses en 1741; y finalmente, el plano de la Bahía del Almirante hecho por un oficial de Marina año 1759. Entre los manuscritos que me han comunicado elegí los mejores, reconociendo el Mapa Geográfico del Istmo que delineó en 1729 por Orden Superior Don Joseph Antonio de Pineda, Capitán de Artillería, Comparé este original con dos copias aumentadas posteriormente; y aunque la Bahia de Portobelo está en un punto muy reducido, procuré guardar la misma configuración que tienen otros Planos y Vistas mayores del propio Pineda. Don Luis Surville franqueó dos Mapas generales, uno de la Costa intermedia entre las Plazas de Cartagena y Portobelo, y otro del Golfo del Darién o de Uraba; ambos dispuestos por Don Antonio de Arévalo, Teniente Coronel de Ingenieros, El señor Don Bernardo Iriarte confió un buen Plano Hydrográfico y Geográfico del Reyno de Tierra Firme, el qual fue muy útil; pues con su auxilio enriquecí mas mi Carta Habiendo sacado las longitudes y latitudes de varios Autores para situar a Portobelo, me conformé con una observación que trahe el Conocimiento de los Tiempos año 1776, Según mi computo corresponde a 296° , $42'$ de longitud oriental tomando por meridiano el de la Isla de Tenerife; y 9° $84'$ de latitud septentrional. Para colocar a Panamá me hallé algo embarazado; pues los Geógrafos Franceses dicen que esta mas al Oriente respecto de Portobelo, y en las cartas Españolas por el contrario está puesta más al Occidente. Don Jorge Juan en el Viage a la América Meridional prueba que Panamá se halla 31 minutos al Occidente de Portobelo, y que por consiguiente nosotros la situamos mejor que los franceses, siendo esto así, resulta aquella ciudad en 296° , $11'$ de longitud, y 8° $67'$ de latitud que es lo que adopté.

Transcripción del mapa 041





**VISIONES
COSTERAS DE LA
GUYANA**

Una razón para incluir en este *Atlas* mapas que comprendan desde las costas neogranadinas hasta la Guyana es la manera en que develan las zonas fronterizas irónicamente mostradas con más detalle que las zonas costeras tan trajinadas en el periodo colonial. La Guyana fue objeto, desde las Jornadas de Antonio de Berrío en 1585, de una constante asociación con el famoso mito del Dorado. Por Real Cédula de 1729 la Provincia de Guayana pasó a depender en lo político y militar de la Provincia de la Nueva Andalucía y en lo jurídico de la Audiencia de Santo Domingo. Uno de los eventos más importantes en nuestro recorrido cartográfico es el hecho ocurrido el 4 de junio de 1762 cuando se erige la Guyana como una Comandancia General adscrita al Virreinato de Santafé. En 1766 la Comandancia pasó a órdenes del capitán general de Caracas. La Cédula

Real de 5 de mayo de 1768 fusionó la comandancia de la Guyana con la del Orinoco quedando dependientes de Santafé en lo administrativo y de Santo Domingo para los litigios. La Guyana volvió a ser una Provincia dependiente de Santafé desde 1771. Posteriormente fue agregada en 1777 a la Capitanía General de Venezuela hasta su dominación por la Corona Británica en 1797. Los mapas del Orinoco que muestran las costas neogranadinas comprenden los vastos territorios del Virreinato de la Nueva Granada, la Audiencia de Quito y de Venezuela y las enormes riberas del Orinoco y el Amazonas y representan la Guayana como lo que era, uno de los territorios más valiosos en términos estratégicos para las naciones europeas colonialistas dada su posición estratégica que conecta el Río Orinoco a los territorios venezolanos y neogranadinos.



y. *Mappa Geographica Terra Firma*⁵⁷

57 El título de este precioso mapa es: *Mappa geographica in qua terra firma seu ut alias dicitur Castilla Aurea in America versus meridiem; cum sinu Mexico feu archi, pelago mexican o insulis in ea jacentibus conspicitur, venalis proflat apud gottfredum iacobum hauptium calcographum augustanum*. Aunque es anónimo su grabador en Godofredo Jacobo Haupt. Da a la división marcada por la línea ecuatorial e información sobre las longitudes. Impresiona la comprensión desde el Golfo de México 'e islas adyacentes', hasta las provincias de Nueva Andalucía, Venezuela, Nueva Granada, Cartagena, Panamá, Nicaragua y Honduras; así como las islas de Cuba, La Española, Puerto Rico, Jamaica, Trinidad y Las Antillas Menores. Llama la atención la cartela con un diseño inspirado en la popa de un buque de guerra conteniendo el manuscrito; la escena en la parte superior al parecer se trata de un ataque a una de las fortificaciones.





Mapa 042. Mapa de la Provincia y Misiones de la Compañía de Jesús del Nuevo Reino de Granada. 1741.







Mapa 043. La terre ferme et le Perou avec le pays des Amazones et le Bresil Dans l'Amerique Meridionale par Nicolas de Fer. 1705.




Es imposible no mencionar la huella de los misioneros de las diversas órdenes religiosas en la cartografía colonial americana. Aunque no se cuenta en grado significativo con cartas náuticas o mapas costeros específicamente elaborados por ellos, -puesto que el interés principal era el conocimiento de las jurisdicciones religiosas-, las órdenes, como la Compañía de Jesús, dejaron magníficos estudios geográficos como el del padre Gumilla "El Orinoco Ilustrado". Fruto de las observaciones de esta obra, Gumilla delineó la Carta del rio Amazonas o mapa del Orinoco, publicado en Madrid, en 1741.



w. Página del libro de Nicolás Fer. *Atlas ou recueil de cartes géographiques dressées sur les nouvelles observations de 1709.*

Allí apareció además, según José del rey Fajardo, otra obra fundamental para el conocimiento histórico de la Orinoquia: la Historia de la Provincia de la Compañía de Jesús del Nuevo Reino de Granada, en la América. Científicos que habían visitado América como Charles La Condamine vieron en estas obras una promesa para hallar una famosa y anunciada conexión entre los ríos Amazonas y el Orinoco-Guaviare. En 1745 publicó *Relation abrégée d'un voyage fait dans l'interieur de l'Amérique meridionale*. El mapa que publicamos de Gumilla fue grabado en cobre por Pablo Minguet. Como se puede apreciar, sorprende que un geógrafo como Gumilla pintara así las costas caribeñas neogranadinas como si hiciera manifiesto que en poco conocía su morfología.

Como indica el mismo cartógrafo autor de este mapa, Nicolás Fer (1646-1720) en la vistosa cartela al borde superior derecho, su cargo de Geógrafo del Dauphin de Francia en 1691, le permitió el acceso a toda clase de conocimientos geográficos acerca del territorio del cual él mismo afirmó se trataba de las tierras de los mitos tanto del Dorado y del fantástico Lago de Parime y tierra de las mujeres Amazonas las cuales no habían abandonado la mente de los viajeros europeos de la ilustración. Así el mismo Charles LaCondamine y la búsqueda de una conexión entre Amazonas y Orinoco. [Ver Mapa 043.](#) 





 z. Royaume des Amazones

Royaume des Amazones delineado por Denys Thierry 1683. Mapa en miniatura. Placa de cobre grabado coloreado a mano. Enviado de la colección permanente de arte. No. De Registro CP2118. Mapa de 5 x 7 cms. Vista en miniatura con recuadro del mapa del río Amazonas y sus alrededores. El mapa está enmarcado por dos figuras nativas con un fondo montañoso exuberante. Allain Mallet fue el autor y grabador de *Description del'Univers*, publicado en cinco volúmenes que incluyen mapas, flora, fauna y las anécdotas. Parte de la edición francesa.



Bibliografía



FUENTES PRIMARIAS

CIEZA DE LEON, Pedro, Guerras Civiles del Perú. Tomo I. Guerras de las Salinas, Madrid, 1877.

CIEZA DE LEÓN, Pedro, La Crónica del Perú, Editorial Espasa-Calpe Argentina, Buenos Aires, 1945.

DRAKE, Francis, El viaje a India Occidental 1585-86, Editado por Mary Frear Keeler, La Sociedad Hakluyt, Londres, 1981.

ENCISO, Martín Fernández De, Summa de Geografía, Bogotá, 1974.

ENCISO, Martín Fernández, Suma de geographia: que trata de todas las partidas e provincias del mundo, en especial de las indias e. del arte del marear con la espera en romance, con el regimiento del sol y del norte, Cromberger, Sevilla, 1530.

FERMIN DE VARGAS, Pedro, Pensamientos políticos, Universidad Nacional de Colombia, Extensión Cultural/Publicaciones, Biblioteca Universitaria de Cultura Colombiana, Bogotá 1968.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, Marinos y Descubridores, Ediciones Atlas, Madrid 1944.

FIDALGO, J.F., 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 Merás Verdejo. El Áncora Editores, Bogotá, Segunda Edición, 2012.

HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio De., Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano, Madrid. 1728.

JUAN, Jorge y Ulloa Antonio de. Relación histórica del viaje a la América Meridional hecho de Orden de S. Mag. para medir algunos grados de Meridiano, Madrid, 1748.

JULIÁN, Antonio , S. J., La perla de la América, Provincia de Santa Marta: Academia Colombiana de Historia, , Bogotá 1980.

ORTEGA RICAURTE, Enrique (comp.), Historia Documental del Chocó, Bogotá, Archivo Nacional, Editorial Kelly, 1954.

OVIEDO, Gonzalo Fernández De., Historia general y natural de las Indias, islas y tierra-firme del mar oceano. Primera parte / por el Capitán Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés; Publicación de la Real Academia de la Historia. Imprenta de la Real Academia de la Historia, 1851. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Alicante, 2007.

VESPUCCIO, Américo, El Nuevo Mundo. Cartas relativas a sus viajes y descubrimientos. Estudio preliminar de Roberto Levillier. Editorial Nova, Buenos Aires. 1951.

FUENTES SECUNDARIAS

ACEVEDO LATORRE, Eduardo (comp.). Atlas de mapas antiguos de Colombia, siglos XVI a XIX, 3.^a ed., Bogotá, Litografía Arco, 1986.

ANDERSON, Benedict. Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo, Editorial Fondo de Cultura Económica, México, 1997.

BHABHA, Homi K., El lugar de la Cultura, Editorial Manantial, Buenos Aires Argentina, 2002.

BLANCO BARROS, Agustín Atlas histórico geográfico: Colombia: Archivo General de la Nación Coedición: Ed. Norma - Comisión Quinto Centenario, Bogotá 1992.

BONNET VÉLEZ, Diana. Tierra y comunidad un problema irresuelto: El caso del altiplano cundiboyacense (Virreinato de la Nueva Granada 1750-1800) Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Academia Colombiana de Historia, 2002.

CAPEL, Horacio, en Carlos III y la Ciencia de la Ilustración, Capítulo Geografía y Cartografía, Manuel Sellés José Luis Peset y Antonio LaFuente compilador, Alianza editorial, Madrid 1988.

CAPEL, Horacio: «Geografía y cartografía», en Sellés, Manuel, José Luis Peset y Antonio Lafuente: Carlos III y la ciencia de la Ilustración, Madrid, Alianza, 1988.

Cartografía del siglo XVIII. Tomás López en la Real Academia de la Historia, Real Academia de la Historia, Madrid 2006.

CHAUNU, Huguette et Fierre, Séville et l'Atlantique, 1504-1650, 8 tomos, S.E.V.P.E.N., París, 1955-1960.

COLMENARES, German, Historia Económica y Social de Colombia 1537 / 1719, tercera edición, Editorial La Carreta, Bogotá, 1978

COLOMBIA PACIFICO – Tomos I y II - Leyva Pablo, Editor, Fondo para la Protección del medio ambiente “José Celestino Mutis”, proyecto editorial FEN, Bogotá, 1993.

CONDE CALDERÓN, Jorge. Prólogo a Notas de la Expedición Fidalgo, Gobernación de Bolívar. Instituto Internacional de Estudios del Caribe, Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1999.

Contribuciones en ciencias del mar en Colombia Investigación y desarrollo de Territorios Promisorios – Red de Estudios del Mundo Marino REMAR – Universidad Nacional de Colombia – Comisión colombiana del Océano- INVEMAR, Bogotá, 2004 .

CRAIB, Raymond, Cartographic Mexico: A history of state fixations and fugitive landscapes, Durham y Londres, Duke University Press, 2004.

DELGADO, Ovidio, Debates sobre el espacio en la geografía contemporánea, Universidad Nacional de Colombia, Red de Estudios de Espacio y territorio RED, Bogotá, 2003.



DÍAZ ÁNGEL, Sebastián. La Tierra Firme desde los Países Bajos: una introducción a los primeros mapas impresos sobre el Nuevo Reino de Granada y sus territorios vecinos (1559-1648), trabajo de grado para optar a título de Maestría en Geografía, Departamento de Historia, Universidad de los Andes, Bogotá, junio 30 de 2011. Disponible online en: http://biblioteca.uniandes.edu.co/Tesis_120112203/960.pdf

DÍAZ PRIETO, Jesús Josué, Ajuste y comparación de cartas, mapas y planos de los siglos XVIII y XIX en Boletín Científico no. 21 CIOH, Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas, 2003.

DÍEZ BERMÚDEZ, Lina María. La Vieja Providencia y Santa Catalina. Visiones de unas islas en El Caribe / The Old Providence & Saint Catlina. Visions of some islands in The Caribbean. Lina Díez Editora. Medellín, Colombia. 2014.

DUNCAN, James, "The Power of Place in Kandy, Sri Lanka: 1780 -1980", en AGNEW, John, DUNCAN, James, Bringing Together Geographical and Sociological Imaginations, Boston, Unwin Hyman, 1989.

DUQUE MUÑOZ, Lucía, Ed. Rutas e itinerarios de geógrafos, cartógrafos y naturalistas en el territorio de la Nueva Granada (1750-1847), Impactos Territoriales en la transición de la Colonia a la República en la Nueva Granada, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 2013.

FALS BORDA, Orlando, HISTORIA DOBLE DE LA COSTA, Universidad Nacional de Colombia, Banco de la Republica, El Ancora Editores, Serie Maestros de la Sede, Segunda Edición, Bogotá, 2002.

FOUCAULT, Michel. "Preguntas a Michel Foucault sobre la geografía". En Michel Foucault, Estrategias de poder. Obras esenciales, Vol. II, Barcelona, Paidós, 1999.

FUENTES C., Nara, El desplazamiento de Lionel Wafer por el Darién, En el Boletín de historia de Centro América- El Boletín AFEHC No. 33 - dirección: http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=bul_aff

----- Del mar, la Llanura Líquida, Red de Estudios del Mundo Marino REMAR – Universidad Nacional de Colombia – Comisión colombiana del Océano- INVEMAR, Bogotá, 2004.

----- Periplos Ilustrados, piratas y ladrones por el Caribe colonial, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2013.

GARCÍA CALATAYUD, Carmen. Cartografía del Siglo XVIII. Tomás López En La Real Academia de la Historia. Descripción Bibliográfica Internacional Normalizada para material cartográfico, edición revisada. Traducción y ejemplos en español, Ana HERRERO VIGIL y Consuelo LÓPEZ PROVENCIO. Revisión por Carmen LÍTER MAYAYO. Madrid, ANABAD, 1993. Ministerio de Cultura, Madrid 1988.

GARCIA, VALENCIA, C., Atlas del golfo de Urabá. Una mirada al Caribe de Antioquia y Chocó, Invemar, Gobernación de Antioquia, Invemar, 2007.

HARLEY, J. B., La nueva naturaleza de los mapas: Ensayos sobre la historia de la cartografía, México, Fondo de Cultura Económica, 2005.

HARVEY, David, "Between Time and Space: Reflections on the geographical imagination", en Annals of the Association of American Geographers, Vol. 80, No. 3, Sept. 1990
HERRERA ANGEL, Marta Ordenar para Controlar, Ordenamiento espacial y control político en las Llanuras del Caribe- Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH, Bogotá, 2002 <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/mayo1997/may971.htm>

HERRERA y TORDESILLAS, Antonio de, Barcía Carballido y Zúñiga, Andrés González de. Historia General de los Hechos de los Castellanos en las islas y Tierra Firme del Mar Océano. (1726). Madrid: En la imprenta real de Nicolás Rodríguez Franco, año de 1730.

K. LISS, Peggy, Los imperios trasatlánticos, las redes del comercio y de la revoluciones de independencia., Fondo de Cultura Económica – México 1995.

LADRON DE GUEVARA, María Mercedes, Blanco Barros, Agustín, Fuentes, Nara, Investigadores para la Exposición de Cartografía sobre mares y costas colombianas, Banco de la Republica, Comisión Colombiana del Océano, Archivo General de la Nación, Bogotá, noviembre del 2004.



LAFFITE Carles, Christiane, La Costa Caribe 1810_ 1830, traducción del francés de Julio Olaciregui, Ed. Banco de la República. Bogotá, 1995.

LÍTER MAYAYO, Carmen, Francisca SANCHIS BALLESTER y Ana HERRERO VIGIL, Cartografía de España en la Biblioteca Nacional. Siglos XVI al XIX, Madrid, Biblioteca Nacional.

LOAIZA, Miriam, "Iconografía Cartográfica, un método para la lectura", en Revista Memoria y Sociedad, Revista de Historia de la Pontificia Universidad Javeriana, Vol 6., no. 12, agosto 2002.

LÓPEZ GÓMEZ, Antonio y Carmen Manso Porto. Cartografía del siglo XVIII. Tomás López en la Real Academia de la Historia, Madrid, Real Academia de la Historia, 2006.

LUCENA GIRALDO, Manuel, Laboratorio Tropical, La expedición de Límites al Orinoco, Monteávila Editores, Consejo Superior de Investigaciones Científicas CSIC, colección quinto Centenario del Encuentro entre dos Mundos 1492-1992; 1498-1998, Caracas 1991.

LYNCH, John, La España del siglo XVIII, Traducción de Juan Faci, Editorial Crítica, Colección Libros de Historia, Barcelona, 2004.

MARTÍNEZ GARNICA, Armando, El movimiento histórico de las provincias neogranadinas, en Anuario de historia regional y de las fronteras, 6 septiembre de 2001.

MARTÍNEZ, José Luis, Pasajeros de Indias, viajes atlánticos en el siglo XVI, Fondo de Cultura Económica, México, 1984.

MARTIN-MERÁS, Luisa y Belén Rivera. Catálogo de Cartografía histórica de España del Museo Naval. Madrid, Museo Naval-Ministerio de Defensa, 1990.

MARTIN-MERAS, Luisa. La Expedición Hidrográfica del Atlas de la América septentrional, 1792-1805. Museo Naval de Madrid. Journal of Latin American Geography Volumen 7, Número 1, 2008.

MONTAÑEZ GÓMEZ, Gustavo, Elementos de Historiografía de la Geografía Colombiana – Revista Estudios Sociales Universidad de los Andes, Junio de 1999.

MORENO MARTÍN, José María, "La cartografía en la Armada", en Cartografía histórica del Ministerio de Defensa. El mapa es el territorio, Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural, Ministerio de Defensa, Madrid, 2013.

NIETO OLARTE, Mauricio. Capítulo El Padrón real y la primera cartografía del mundo. Las máquinas del imperio y el reino de Dios, Reflexiones sobre ciencia, tecnología y religión en el mundo atlántico del siglo XVI, Universidad de los Andes, Facultad de Historia, Bogotá, 2013.

PAGDEN, Anthony. Señores de todo el Mundo. Ideologías del Imperio en España, Inglaterra y Francia en los siglos XVI, XVII y XVIII, ediciones Península, Barcelona, 1997.

PARRY, Jonh H. Europa y la expansión del mundo, Breviarios del Fondo de Cultura Económica, tercera edición en español, México, 1998.

PENSAMIENTO DE LA ILUSTRACION, Economía y sociedad iberoamericanas en el siglo XVIII / biblioteca Ayacucho / Felix de Azara, José Baquijano, prólogo notas y cronología José Carlos Chiaramonte, Caracas, 1990.

PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio. I. Tierras por descubrir y ganar, en: Historia de Iberoamerica, Tomo II Historia Moderna, Ediciones Cátedra, S. A., España, 1990.

PUIGGRÓS, Rodolfo, La España que conquistó el Nuevo Mundo, El Áncora Editores, Quinta edición, Bogotá, 1989.

RESTREPO TIRADO, Ernesto, Historia de la Provincia de Santa Marta, Instituto Colombiano de Cultura, Subdirección de Comunicaciones Culturales – División de Publicaciones, Imprenta Nacional, Bogotá, 1975.



ROBINSON, Arthur H., Sale, Randall D., Morrison Joel L., Muehrcke, Phillip C. Elementos de cartografía, Ediciones Omega S.A., Barcelona, 1987.

SANCHEZ, Efraín, GOBIERNO Y GEOGRAFÍA. Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada, Banco de la República/El Áncora Editores, Bogotá.

SANDERS, Gerard, Centroamérica y el Caribe Occidental, Coyunturas, crisis y conflictos 1503 -1984, Universidad Nacional de Colombia, Traducción de Jaime Polanía, Ed. en español, Bogotá, 2002.

SAUER, Carl Ortwin , The early Spanish Main. Berkeley, California: University of California Press ; London, Cambridge University Press, 1966.

SEGOVIA SALAS, Rodolfo, Las fortificaciones de Cartagena de Indias, Estrategia e Historia, Carlos Valencia editores, segunda edición, Bogotá, 1987.

----- Los piratas franceses en América: la respuesta española en el siglo XVI, Revista Credencial Historia, Edición 89, mayo 1997.

TOOLEY'S Dictionary of Mapmakers, Revised edition A-D, Editor Josephine French, consulting editors Valerie Scott, Mary Alice Lowenthal, Picture research Valerie Scott, Map collector publications in association with Richard Arkway Inc, 1999, Early word press, 2003.

URICOECHEA, Ezequiel. Mapoteca Colombiana. Londres Trubner y Cía., 60, Paternoster Row, 1860.

VALDERRAMA ANDRADE, Carlos. Atlas básico de Historia de Colombia, Marzo, 1993. No. 39 y anexo a la edición nro. 25, de enero de 1992, Revista Credencial Historia. Bogotá.

VIGNOLO, Paolo, Becerra, Virgilio, Editores. Tierra Firme: El Darién en el imaginario de los conquistadores. ICANH, Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, 2011.

VINDEL, Francisco. Mapas de América en los libros españoles de los siglos XVI al XVIII (1503-1798), editado por Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1991.





Cuadro de referencias cartográficas



Nº CATALOGACIÓN ATLAS CCO	TÍTULO Y AUTOR	UBICACIÓN	REFERENCIA	FECHA
001	Carta Universal Mapa de Juan de la Cosa Por Juan de la Cosa	Museo Naval de Madrid – España Mapa expuesto permanentemente en la sala del Museo. 1 carta náutica: ms., col., pergamino; 96 x 183 cm. MN 257. Curaduría del Museo Naval de Madrid	SIGNATURA MN 257	1500
002	Fotografía del detalle del mapa de Juan de la Cosa	Original Museo Naval de Madrid – España Copia perteneciente a la Biblioteca de Documentos raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango.	Colección: Costas, ríos y navegación; Cartografía histórica Referencia brblaa1135636	1500
003	<i>Descripción de las indias y Tierra firme del Mar Océano que llaman Indias Occidentales</i> Antonio de Herrera	Original Biblioteca Nacional de Madrid - Sala Goya- Mapoteca- Madrid – España <i>Mapas de América en los libros españoles de los siglos XVI al XVIII (1503-1798)</i> , Vindel Francisco, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1991. Fotografía de Juan Pablo Dallos para CCO.	Biblioteca Nacional de Madrid. Referencias R31791 y R21672 En <i>Mapas de América en los libros españoles</i>	1601
004	Mapa de la Audiencia de Panamá. Antonio de Herrera	Original Biblioteca Nacional de Madrid - Sala Goya- Mapoteca- Madrid – España <i>Mapas de América en los libros españoles de los siglos XVI al XVIII (1503-1798)</i> , Vindel Francisco, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1991 Fotografía de Juan Pablo Dallos para CCO	Biblioteca Nacional de Madrid. Referencias R31791 y R21672 En <i>Mapas de América en los libros españoles.</i>	1601
005	Planta y perspectiva de Portobelo sacado a lo natural con sus medidas y el fondo que tiene el dicho puerto como se parece con los números. Battista Antonelli	Archivo del Museo Naval. Madrid España	AMN 13-C-9	1581
006	Planta y perspectiva de la ciudad de Panamá, Escala de paso de dos pies. Battista Antonelli	Archivo del Museo Naval. – Madrid España	AMN 13-D-17	1586



N° CATALOGACIÓN ATLAS CCO	TÍTULO Y AUTOR	UBICACIÓN	REFERENCIA	FECHA
007	Castilla de Oro "Castilla Aurifera cum vicinis provincias". Cornelius Van Wyfliet.	Archivo General de la Nación Colombia Copia perteneciente a la Biblioteca de Documentos raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango.	MAPOTECA: SMP. 4, REF. X-29	1600
008	Terra Firma et Novum Regnum Granatense et Popayan. Johannes Janssonius Blaeu	Colección: Físicos y topográficos; Cartografía histórica	Sala de Documentos Raros y Manuscritos Biblioteca Luis Ángel Arango brblaa972354-2	1634
009	Mapa de la Costa de Tierra Firme Antonio de Herrera	Original Biblioteca Nacional de Madrid - Sala Goya- Mapoteca- <i>Mapas de América en los libros españoles de los siglos XVI al XVIII (1503-1798)</i> , Vindel Francisco, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1991 Fotografía de Juan Pablo Dallos para CCO	Biblioteca Nacional de Madrid. Referencias R31791 y R21672 En <i>Mapas de América en los libros españoles</i> .	1601
010	<i>Pervviae Avriferae Regionis Typvs o</i> Tipos de Regiones Auríferas del Perú. De Abraham Ortelius y colaborador Didaco Mendezio	Archivo General de la Nación Colombia	M4 Ref. X-64	1584
011	<i>Terre Ferme et Nouveau Royaume de Grenade</i> Jonh Ogly	Archivo General de la Nación Colombia	M4 X27	1671
012	<i>Carte des Provinces de Tierra Firme Darién Cartagene et nouvelle Grenade pour servir a l'histoire generale des voyages. Tiree des meilleures cartes et en particulier de l'Amérique</i> D'Anville	Copia para el Atlas de la Biblioteca de Documentos raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango.	Sala de Documentos Raros y Manuscritos Biblioteca Luis Ángel Arango brblaa119547	1756
013	<i>Plan du port de la Ville et des fortelesses de Carthagene</i> Grabadores Convens & Mortier.	Fotografía de Juan Pablo Dallos	Copia facilitada por Miguel Aragón Fontenla.	Aprox. 1741
014	Tierra bomba Anónimo	Archivo General de la Nación Colombia	MAPOTECA: SMP. 4, REF. 075-A	Sin año
015	Plan que representa el Golfo del Darién según el original del Señor Thomas Jefferys geógrafo de su Majestad Británica. Thomas Jefferys	Archivo General de la Nación Colombia	REF. M4. 140 - A	1775
016	<i>Colombia. Terra Firme and the Caribbe Islands. First issue of this Map. The Terre Firma is northern S. America divided into the Governments of Darien. New Granada & Popayan, Sta. F., New Andalusia, Paria, Caribana or Guina...</i> Herman Moll.	Archivo General de la Nación Colombia	MAPOTECA: SMP. 4, REF. X-23	1701
017	Plano de la Bahía de Calidonia Fortificada por la compañía de Escocia el año 1697 Anónimo	Archivo General de la Nación Colombia	M4 - 064-A	1697



Nº CATALOGACIÓN ATLAS CCO	TÍTULO Y AUTOR	UBICACIÓN	REFERENCIA	FECHA
018	Mapa de San Andrés y Providencia	Archivo de Indias de Sevilla	AGI, MP-Panamá, 69, Mapa de Providencia y Santa Catalina.	1648
019	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 la islas de Jamaica, Santa Catalina y San Andrés.	Museo Naval de Madrid – España Copias pertenecientes a Hernando Salcedo Fidalgo	Copias pertenecientes a Hernando Salcedo Fidalgo	1803 1804
020	Costa de Portobelo, desde la ensenada de Garrote	Archivo General de la Nación Colombia	MAPOTECA: SMP. 4, REF. 168 A	1773
021	Mapa geografía del Saco de Buenaventura Pacífico Anónimo	Archivo General de la Nación Colombia	M4 -049-A	1817
022	Buenaventura y la costa pacífica. Pacífico Anónimo	Archivo General de la Nación Colombia	M4- 0-52-A	Sin año
023	Mapa que manifiesta la descripción geográfica de la Isla y puerto de Tumaco y su Jurisdicción con la manifestación de todos los cabos, puntas ensenadas, ríos, playas y bajos. Por: Antonio Monserrat ayudante de milicias disciplinadas de la Provincia de Popayán teniente gobernador de la Isla de Tumaco.	Archivo General de la Nación Colombia	M4 - 488- A	1783
024	Isla y Puerto de Tumaco. Anónimo	Archivo General de la Nación Colombia	M4 – Ref.- 136-A	1783
025	Nueva y correcta del Pacífico. Tomás López y Juan de la Cruz	Real Academia de la Historia Madrid-España	Del catálogo Atlas de América Real Academia de la Historia. Num. 164.	1755
026	Plano de la Bahía de Santa Marta por Julián, Antonio, en el documento: <i>La Perla de la América. Provincia de Santa Marta.</i>	Antonio, Julián, S. J. <i>La Perla de la América, Provincia de Santa Marta</i> , edición facsimilar con Prólogo de Luis Duque Gómez. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1980. Fotografía de Juan Pablo Dallos para CCO	Anexo al facsimilar Citado	1783
027	Explicación del plano de la Bahía de Santa Marta Anónimo	Archivo General de la Nación Colombia	M4 427 A	1700
028	Mapa geográfico de la Provincia de Cartagena Juan López, cartógrafo del Rey	Real Academia de la Historia Madrid España	1787 - RHA-R878	1787
029	Provincia de la Hacha. Carta plana de la provincia de La Hacha; situada entre las de Santa Marta y Maracaybo Juan López, cartógrafo del Rey	Real Academia de la Historia Madrid España	<i>Del Catálogo Atlas de América</i> Real Academia de la Historia Plano No. 187.	1786
030	Plano topográfico del Dique de Barranca situado entre Cartagena de Indias y el Río Grande de la Magdalena ejecutado Por orden del Señor Virrey José de Espeleta. Por Antonio de Arévalo	Archivo General de Indias Sevilla – España Autorizado por José Vicente Mogollón Vélez	MP – PANAMA – 224	1793



Nº CATALOGACIÓN ATLAS CCO	TÍTULO Y AUTOR	UBICACIÓN	REFERENCIA	FECHA
031	“Noticias del Golfo de México construida por las mejores noticias.”	Real Academia de la Historia Madrid España	Del <i>catálogo Atlas de América</i> . Real Academia de la Historia Num. 182	1744
032	Mapa que comprende parte de las Provincias de Santa Marta y Cartagena, y en esta los Partidos de Tierra dentro, de María, y del Dique, la ciudad y sus inmediaciones Antonio de Arévalo	Fuente: Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid, España.	<i>Periplos Ilustrados, Piratas y ladrones en el Caribe Colonial</i> , Ed. Universidad Nacional de Colombia 2013 Nara Fuentes C. Figura 31	1766
033	Cartagena: Morrillos del Manzanillo y la Punta N.E. de Boca Grande. Hecha por Rafael Tono según los trabajos del Capitán Joaquín Francisco Fidalgo quien efectuó el estudio del litoral Caribe desde la isla de Trinidad hasta más allá de Panamá.	Archivo General de la Nación Colombia	Mapoteca 4, Ref. 81 -A	1792 y 1805
034	Costa de Cartagena hasta el Cabo de la Vela. Croquis que muestra los rumbos y los vientos entre los límites del Cabo de la Vela y el Cabo Tiburón. Anónimo	Archivo General de la Nación Colombia	4, Ref. 101 -A	1768
035	Ensenada de Gandi, Rio Atrato, cabo tiburón, Puerto Escondido y Golfo del Darién. Ingeniero Joaquín Francisco Fidalgo	Museo Naval de Madrid – España Copias pertenecientes a Hernando Salcedo Fidalgo	Museo Naval de Madrid – España y en: DOMINGUEZ OSSA, Camilo, Salcedo Fidalgo, Hernando, Meras Martín Verdejo, Luisa, Joaquín Francisco Fidalgo, <i>Derrotero y Cartografía, La Expedición Fidalgo 1792-1810</i> . El Ancora editores, Bogotá, 2011	1796 y 1802
036	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, <i>Derrotero y Cartografía, La Expedición Fidalgo 1792-1810</i> . El Ancora editores, Bogotá, 2011	1817
037	<i>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 Por la Comisión Corográfica hasta 1808 y mejorada con otros conocimientos modernos</i> Por José de Espinosa, Jefe de Escuadra de la Real Armada en Londres en 1810	Museo Militar de Madrid - España	ANT-02-09	1808 -1810



Nº CATALOGACIÓN ATLAS CCO	TÍTULO Y AUTOR	UBICACIÓN	REFERENCIA	FECHA
038	<i>Mapa corográfico del Nuevo Reyno de Granada</i> Vicente Talledo y Rivera Teniente Coronel del Real Cuerpo de Ingenieros	Museo Militar de Madrid España	COL-18-01 (1)	1815
039	<i>Mapa corográfico del Nuevo Reyno de Granada</i> Vicente Talledo y Rivera Teniente Coronel del Real Cuerpo de Ingenieros	Museo Militar de Madrid España	COL-18-01 (2)	1815
040	Mapa-Mundi, según la proyección de Arrowsmith con Meridiano de origen: Isla del Hierro Tomás López Geógrafo del Rey	Número 241 de Mapas generales. Real Academia de la Historia de Madrid España	RAH C-009-003_ Ant_C-III_a_3	1815
041	“Carta Marítima del Reyno de Tierra Firme ú Castilla del Oro.” Juan López, cartógrafo del Rey.	Biblioteca Nacional de Madrid. España.	Referencias R31791 y R21672	1786
042	Mapa de la Provincia y Misiones de la Compañía de Jesús del Nuevo Reino de Granada Mapa de José Gumilla	Mapa anexo a la <i>Historia Natural, civil y geográfica de las Naciones situadas en las riveras del Río Orinoco. Su autor el Padre Joseph Gumilla, misionero que fue de las misiones del Orinoco, Meta y Casanare.</i> Tomo I, Barcelona, Imprenta de Carlos Gilbert, 1984.	Tomado del facsimilar de la <i>Historia Natural, civil y geográfica de las Naciones situadas en las riveras del Río Orinoco...</i> en mención.	1741
043	“La terre ferme et le Perou avec les pays des Amazones et le Bresil dans l’Amerique Meridionale.” Nicolás Fer	Sala de Documentos Raros y Manuscritos. Biblioteca Luis Ángel Arango.	Sala de Documentos Raros y Manuscritos. Biblioteca Luis Ángel Arango	1705





Lista de viñetas



- a. Croquis del Caribe. Archivo General de la Nación, MP, 4 REF 327 A B
- b. Carta náutica de 1527 del Obispo Cardenal Salviati.
- c. Mapamundi de Alonso de Santa Cruz.
- d. Mapamundi Pedro de Medina. 1545.
- e. El Nuevo Mundo de Sebastián Munster 1552.
- f. Detalle del Nuevo Mundo de Munster.
- g. Mapa editado por Richard Hakluyt. 1600.
- h. Mapa de Giovanni Battista.
- i. Mapa cuarta parte del mundo Diego Gutiérrez.
- j. Diego de Ribero. Ilustración del Tratado de Tordesillas.
- k. *Aevi Veteris Typvs Geographicvs* de Abraham Ortelius. 1590.
- l. Documento que muestra los términos del Tratado de Tordesillas.
- m. Portada de la obra *Hechos de los castellanos* de Antonio de Herrera.
- n. Vasco Núñez de Balboa arriba al Mar del Sur. Imagen tomada de la *Historia General de los hechos de los Castellanos*.
- o. Portada de *Le Petit Atlas Maritime recueil de carts et planes des quatre parties du monde*.
- p. Documento "Descripción de la Tierra Firme del Nuevo reino de Granada y Popayán"
- q. First issue of this Map. "The Terre Firma is northern S. America divided into the Governments of Darien."
- r. Copia del mapa: "Nueva y Correcta Carta..."

- s. Portada de *La Perla de la América Provincia de Santa Marta* de Antonio Julián S.J.
- t. “Mapa de las Provincias” de Francisco Antonio Moreno y Escandón.
- v. Cartela del Mapa Corográfico del Nuevo Reyno de Granada.
- w. Página del libro de Nicolás Fer
- x. Portada del libro de Nicolás Fer
- y. “Mappa Geographica Terra Firma.”
- z. . Royaume des Amazones.





Créditos

Colaboradores en España

Elicio Luis Virel de la Guerra

Antonio Tena Junguito
Universidad Carlos III

Carmen Manso Porto
Real Academia de la Historia – Madrid

Alm. José Antonio González Carrión
José María Moreno Martín.
Cap. Miguel Aragón Fontenla
Museo Naval de Madrid

Cap. José Ramón Fernández de Mesa Tamboury
Instituto Hidrográfico de la Marina Cádiz

En Colombia

Hernando Salcedo Fidalgo. Docente.
José Vicente Mogollón. Investigador
José del Rey Fajardo S.J. Historiador
Carolina Garay Linares, Comunicaciones SECCO
TN Rossny Carranza, Jefe de Asuntos Marinos SECCO
Lina María Diez Bermúdez. - Historiadora
Augusta Liliana Fuentes. Correctora de textos
Juan Pablo Dallos Rodríguez, Biólogo Marino
Marta Janet Sierra. Biblioteca Luis Ángel Arango
Andrea Bonilla Páez. Bióloga
Luis Josué Crispín Quirós. Docente
Mauricio Tovar. Servicios Especiales AGN

Contenido Gráfico

Imagen Capítulo Mapas. Libros de náutica y cronistas

Replica of a compass rose from the chart of Jorge de Aguiar (1492), the oldest known signed and dated Portuguese nautical chart. It is a 32 point compass rose, meaning that the lines that irradiate from its centre indicate 32 different geographic directions.
The original chart is in the Beinecke Library, Yale University, USA.

Imagen Capítulo Visiones Costeras de Guyana

By Alvesgaspar (Own work) [CC-BY-SA-3.0 (<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0>) or GFDL (<http://www.gnu.org/copyleft/fdl.html>)]

Amy Aberer/ <http://www.coroflot.com/amilinne/portfolio>

www.zcool.com.cn

www.all-free-download.com

www.freepik.com





Impreso en Bogotá - Colombia
Primera Edición
2015



COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO

Carrera 54 No. 26 - 50 CAN
Edificio Dimar - Cuarto Piso
Bogotá. D.C.
WWW.CCO.GOV.CO



"Mapa corográfico del Nuevo Reyno de Granada"
Vicente Talledo y Rivera Teniente Coronel del Real Cuerpo de Ingenieros, 1815.
Museo Militar de Madrid España, SIG. COL-18-01 (2)