

MAPEANDO

COLOMBIA

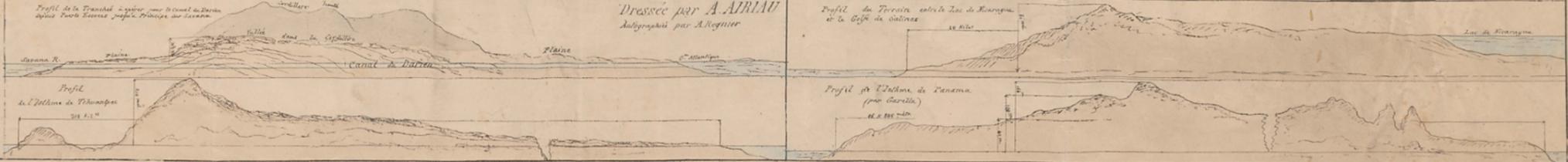
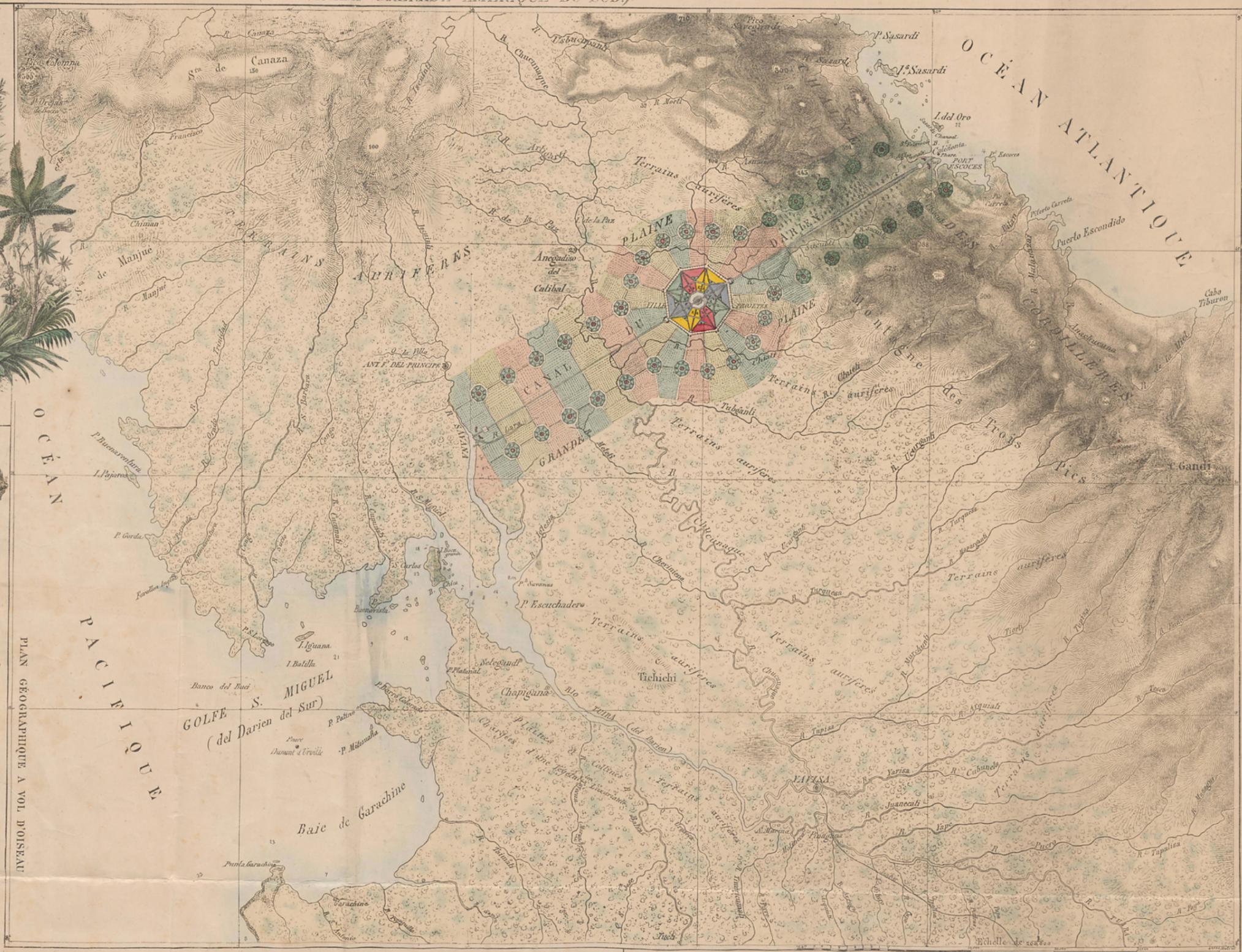
LA CONSTRUCCIÓN
DEL TERRITORIO



PROYECTOS INTEROCEÁNICOS: UTOPIAS Y
REALIDADES DE UN INGENIO TOPOGRÁFICO



CARTE GÉOGRAPHIQUE POUR SERVIR A L'ÉTUDE DU CANAL INTEROCÉANIQUE PAR L'ISTHME DU DARIEN (NOUVELLE GRENADE AMÉRIQUE DU SUD.)



A Monsieur Mallarino Vice Président
de la Confédération Grenadine
Honnorable représentant de la
Confédération Grenadine

Proyectos interoceánicos: utopías y realidades de un ingenio topográfico

Sebastián Díaz Ángel

“Al gobernador ó juez de residencia y oficiales de Tierra Firme, llamada Castilla de Oro. —Sabiendo que el río Chagres se puede navegar con carabelas cuatro ó cinco leguas y tres ó cuatro con barcas, y que habiendo canal de allí al mar del Sur podría navegarse de una mar á otra, juntándose la del Sur con dicho río, vos mando que tomando personas expertas, veáis qué forma podrá darse para abrir dicha tierra y juntar ambos mares. Enviad pintura de la tierra, montes, etc., del costo de la obra y tiempo en que podrá hacerse, con vuestro parecer. Entended en ello con toda diligencia, como cosa que tanto importa.”[sic]

Carlos V, emperador del Sacro Imperio Romano Germánico y rey de España, Nápoles, Sicilia y Cerdeña

Con estas famosas líneas de 1534, Carlos V ordenaba a sus súbditos de Tierra Firme y Castilla de Oro evaluar la posibilidad de construir un **canal interoceánico**¹ por el río Chagres (actual Panamá). Para ello, ordenó a sus expertos levantar mapas y calcular, con toda diligencia, costos y tiempos necesarios para determinar la factibilidad de la monumental obra. La capacidad de “abrir dicha tierra” y “juntar” el mar del Norte —océano Atlántico— y el Mar del Sur —océano Pacífico— por el **istmo**² centroamericano se materializaría solo en 1914, a inicios de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), casi cuatro siglos después. Sin embargo, entre el 20 de febrero de 1534, fecha de la orden dada por el Carlos V, y el 15 de agosto de 1914, día en que Woodrow Wilson, presidente de los Estados Unidos de Norte América, declaraba oficialmente abierto el Canal de Panamá, infinidad de rutas fueron propuestas, planeadas, impulsadas, dibujadas y frustradas.

Emperadores, reyes, virreyes, presidentes y gobernadores, entre otras autoridades, promovieron o descartaron, a lo largo de cinco siglos, muchas de las iniciativas interoceánicas, varias de ellas

Canal interoceánico¹

Vía navegable de origen artificial que conecta dos océanos para reducir drásticamente los tiempos del transporte marítimo entre continentes. Actualmente existen dos: el canal de Suez y el canal de Panamá, cuyo valor político, económico y militar es enorme.

Istmo²

Franja estrecha de tierra que conecta dos áreas mayores terrestres y que separa dos mares u océanos. Sirve de ruta terrestre y posibilita la construcción de canales navegables, de allí su importancia geopolítica.

por el Chocó. En este pasaje examinaremos los mapas de algunas propuestas de canales interoceánicas ideadas por políticos, ingenieros, militares, exploradores, negociantes y aventureros de los siglos XVIII, XIX y XX.

“

Diversas autoridades promovieron o descartaron, a lo largo de cinco siglos, muchas de las iniciativas interoceánicas, varias de ellas por el Chocó

”

El primer mapa que examinaremos aquí es el *Plan que manifiesta las Costas de la Mar del Norte y Sur*, elaborado en 1779 por el capitán español **Antonio de la Torre y Miranda**. Se trata de un mapa manuscrito, orientado al Este, que incluye una de las primeras referencias cartográficas conocidas sobre la potencial construcción de un canal entre afluentes del río San Juan y el río Atrato, conexión que posibilitaría el paso fluvial entre el mar Caribe y el océano Pacífico. Lo interesante es que el esquema del canal que de la Torre y Miranda proponía no era un paso interoceánico de significancia global, sino un componente de una estrategia virreinal para el gobierno y control de los territorios y pobladores del Sinú y del Chocó. En efecto, el gobernador de Cartagena le había encargado a de la Torre y Miranda la misión de “reducir en poblaciones formales las infinitas almas que vivían dispersas en estas provincias, internadas en los montes, faltas de religión, policía y racionalidad, siendo perjudiciales al Estado”.

La estrategia consistía entonces en erigir poblaciones, caminos y canales que articularan el valle del río Sinú con el Golfo del Urabá y el valle del Atrato con las provincias del sur. La estrategia —muy a tono con las llamadas reformas borbónicas— era triple: gobernar la región poblándola de colonos fieles al rey y a la Iglesia, incrementar el comercio entre provincias virreinales —mediante caminos y canales— e impulsar la actividad minera. La cartela del mapa expresa las metas del proyecto así: “hacer comerciables con excesivas ventajas estos países [Sinú] con las Provincias del Citará, Chocó y otras del Reino; así por tierra como por la Mar del Sur, [lo] que facilitará igualmente la introducción de víveres y utensilios para las labores de aquellas minas, cuasi inútiles hasta ahora por las dificultades de beneficiarlas, a causa de las costosísimas conducciones por otras vías”.

La noción de la posibilidad de conectar el río San Juan y el río Atrato, no estuvo limitada a las autoridades del virreinato. Por la misma época, según referencias difundidas posteriormente por Francisco José de Caldas y Alexander Von Humboldt, un sacerdote de la población de Novita habría mandado a construir un rudimentario canal —el “Canal del Cura” o “Canal de

Raspadura” que en época de lluvias unía las aguas de la quebrada San Pablo, afluente del río San Juan, con la quebrada Raspadura del río Quito, afluente del río Atrato. La noticia de la existencia de este canal y su inclusión en los más influyentes mapas de la región, como la *Carte Générale de Colombie* [...], de Adrien-Hubert Brué, impresa en París en 1826 o *Colombia dedicated to Colonel Belford Hinton Wilson* [...], de John Arrowsmith, publicado en Londres en 1834, despertaría un enorme interés en Europa y Norteamérica.

Información contradictoria y ambigua circuló sobre la existencia del Canal de Raspadura, como sobre la viabilidad de la conexión fluvial entre el Atrato y el San Juan, o sobre las potencialidades interoceánicas del Chocó. El hecho de que ni la efímera Gran Colombia (1819-1831), ni la República de la Nueva Granada (1832-1858) contaran con una geografía o una cartografía oficial que aclarara las incertidumbres hidrográficas y topográficas relacionadas con la posibilidad de construir un canal en Panamá o Chocó, no hacía sino aumentar la polémica. El geógrafo francés Adrien Balbi, aseguró en 1833 que la conexión Atrato-San Juan era un error cartográfico que se estaba transformando en **imaginario geográfico**: “el Canal de Raspadura nunca se ha abierto. [...] pero los cartógrafos ignoran esto y siguen describiendo y representando dicho canal imaginario”.

La controversia sobre la mejor alternativa canalera —entre Nicaragua, Panamá o Chocó— estaba lejos de ser resuelta cuando la fiebre del oro inició en California en 1848, acelerando la búsqueda de cualquier conexión interoceánica. En este contexto, las exploraciones internacionales a lo largo y ancho del istmo centroamericano proliferaron y el gobierno de la Nueva Granada otorgó la concesión a William H. Aspinwall para construir el Ferrocarril de Panamá o el ferrocarril interoceánico. Los estudios conducentes a la construcción del ferrocarril iniciaron en 1849, tal como registra el mapa *Central America. Panama Railroad surveyed* [...], de 1850, que incluye un perfil topográfico trazado por el ingeniero militar G. W. Hughes. El ferrocarril de Panamá fue inaugurado en 1855 y el Coronel Hughes, uno de sus artífices, fue elegido como senador de los Estados Unidos para el periodo 1859-1861.

Entre las iniciativas más curiosas, por su carácter utópico, se encuentra el proyecto de canalización y colonización del Darién ideado por el francés Athanase Airiau. La venturosa propuesta presentada en 1860 a las autoridades de la Confederación

HIQUE



Granadina (1858-1863) se centraba en la posibilidad de crear una ciudad ideal de colonos europeos, sustentada en modelo agropecuario “geométrico”, que se encargarían de la construcción de un canal interoceánico. El esquema general del plan se proyectó en varios mapas: *Carte Géographique pour servir à l'étude du canal interocéanique* [...] que permite visualizar el plan general; *Ferme coloniale et stratégique de canalisation* [...] que detalla el ordenamiento territorial agrario; y el *Plan de la ville projetée sur le parcours du canal* [...]. Se sabe poco de la reacción del presidente Mariano Ospina y el vicepresidente Manuel María Mallarino al recibir el proyecto que Airiau. Lo que sí está bastante documentado fueron las distintas circunstancias que llevaron a la separación de Panamá en 1903 y su relación con el proyecto interoceánico de los Estados Unidos.

“

Entre las iniciativas más curiosas, por su carácter utópico, se encuentra el proyecto de canalización y colonización del Darién

”

Sin embargo, los proyectos no terminaron con la construcción del Canal de Panamá en 1914; desde la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) se evidenciaron sus limitaciones y fragilidades. El **sistema de esclusas**³ impedía el tránsito de los más poderosos submarinos y buques de guerra norteamericanos y resultaba extremadamente vulnerable ante cualquier intento de sabotaje por fuerzas enemigas regulares o irregulares. Esta vulnerabilidad hizo de la zona del Canal y sus alrededores uno de los lugares del continente americano más vigilados por parte de los Estados Unidos, lo que sin duda afectó por décadas las relaciones interamericanas. El sistema de esclusas a la postre requiere de la reposición permanente del agua dulce del lago Gatún que se vierte al mar con el paso de cada embarcación, lo que ha exigido desviar las aguas de varias **cuencas hidrográficas**⁴ hacia el Canal. Las autoridades panameñas, responsables desde 1999 del funcionamiento del canal, han reconocido las complejas consecuencias ambientales y sociales de esta dependencia de agua dulce para la operación del Canal.

Teniendo en cuenta las progresivas vulnerabilidades técnicas, ambientales, militares y políticas del Canal de Panamá, Estados Unidos reinició a mediados del siglo XX la exploración de alternativas para excavar un **canal a nivel**⁵ por el que pudiesen transitar sin complicaciones todos sus navíos.

El mapa *Interoceanic Canal Routes* compiló treinta rutas interoceánicas alternativas registradas en 1947 por el

Sistema de esclusas³

Infraestructura hidráulica de compuertas que permite elevar y descender a los navíos que se encuentran en ellas. Las esclusas del Canal de Panamá sirven de ascensor entre el nivel del mar y el Lago Gatún, que cuentan con 26 metros en la diferencia de altura.

Cuencas hidrográficas⁴

Espacio delimitado por la línea divisoria de aguas que drena el agua naturalmente, por ríos secundarios o afluentes, hacia un río o lago principal. Cada afluente tiene su propia cuenca y todas ellas confluyen en el mar.

Canal a nivel⁵

Vía artificial (navegable) a nivel del mar que no requiere de sistema de esclusas. Ferdinand de Lesseps, responsable del canal de Suez, concibió originalmente de esta manera el Canal Panamá, pero el relieve panameño lo impidió.

“

La construcción del Canal de Panamá, con sus vulnerabilidades técnicas, ambientales y militares, impulsó a EE.UU. a explorar alternativas para excavar un canal a nivel por el que pudiesen transitar sus navíos

”

gobierno norteamericano: una por México, siete por Nicaragua, once más por Panamá, seis tantas por Colombia y cinco adicionales —binacionales— por la frontera colombo-panameña. El mapa *Croquis de la región ístmica chocoana*, de 1943, describe las rutas más importantes identificadas en Colombia para construir un canal a nivel: la ruta Atrato-Truandó y la ruta Atrato-Naipipí.

Si hasta mediados del siglo XX se exploraba la posibilidad de construir túneles que atravesaran el relieve del occidente chocoano, en los años sesenta el gobierno norteamericano, con el aval de los gobiernos nacionales de toda la región ístmica, exploró la posibilidad de utilizar métodos de excavación nuclear para construir el canal a nivel. El mapa *Sea-Level Canal Routes 17, 23, and 25* de 1971, hizo parte del reporte final de la comisión encargada en Estados Unidos de investigar la viabilidad técnica, ambiental y política de utilizar este medio experimental de excavación. La conclusión del informe, afortunadamente, fue negativa. Quizás no sea el final, pero China, la potencia mundial emergente del siglo XXI, ha apoyado iniciativas para la construcción de un nuevo canal interoceánico en Nicaragua.

”

“

En los años sesenta, el gobierno norteamericano, con el aval de los gobiernos nacionales de toda la región ístmica, exploró la posibilidad de utilizar métodos de excavación nuclear para construir el canal a nivel

”



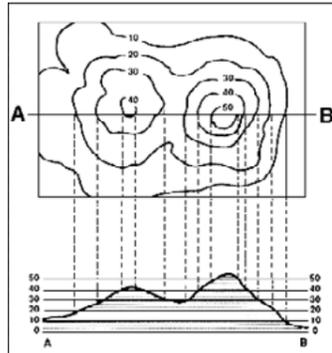
**Antonio de la Torre y Miranda
(1734-1805)**

Nació en la provincia de Palencia, España, y a los 19 años ingresó al Real Ejército Español en calidad de soldado distinguido en los batallones de marina. En los navíos conoció a Manuel de Guirior y Portal, futuro virrey de la Nueva Granada, y quien sería determinante en su carrera militar de dieciséis años en el virreinato. Entre 1774 y 1778, bajo las órdenes del gobernador de Cartagena, de la Torre y Miranda, fundó o restableció 43 pueblos, en los actuales departamentos de Bolívar, Sucre y Córdoba, incluyendo a Sincelejo y Montería. Sus planes originales incluían la fundación de catorce poblaciones en la zona del Darién y del río Atrato, proyecto que no concluyó por una enfermedad severa.

En 1781, de la Torre participó en una expedición para sofocar la insurrección comunera. También trazó caminos en tierras del Meta y el Orinoco, y colaboró una temporada con José Celestino Mutis, director de la Real Expedición Botánica. En 1789, regresó a España, donde sirvió un tiempo en la Plaza de Zamora y en el Puerto de Santa María, provincia de Cádiz donde falleció.

Instrumentos

Perfil topográfico



Representación usada para resaltar la altura del relieve que se obtiene con base en las curvas de nivel de un mapa topográfico. Generalmente se incluyen cortes o perfiles topográficos en los mapas de rutas, habitualmente con la misma escala horizontal del mapa, pero utilizando una exageración vertical que realza los accidentes del relieve. Son muy utilizados en el diseño y en la construcción de obras como carreteras, canales, alcantarillados, nivelaciones u oleoductos, entre otras. También suelen combinarse para indicar una visión más tridimensional del área representada en un mapa topográfico.

Imaginario geográfico



Algo más que un objeto geográfico fantasioso, los imaginarios geográficos hacen parte del universo dinámico de significados espaciales que organizan el mundo en el que vivimos. Incluyen tanto ideas fabulosas que circulan sobre algún lugar como complejos discursos producidos socialmente sobre otras culturas y espacios desconocidos. Los imaginarios geográficos, al igual que los mitos geográficos y las geografías imaginadas se asocian con la idea clásica de “tierras incógnitas” o regiones que no han sido debidamente descritas o mapeadas; por tanto, según la racionalidad cartográfica moderna, deben ser eliminadas del mapa y reemplazadas por “información geográfica” comprobada científicamente.

Sobre el autor

Sebastián Díaz Ángel

Graduado en Historia y Ciencia Política, y doctor en Historia de Cornell University (EE.UU). Es investigador de la Universidad Externado de Colombia y miembro fundador de Razón Cartográfica. Su innovador trabajo alrededor del patrimonio cartográfico es un precursor de la historia de la cartografía en Colombia. Sus áreas de interés son la geografía histórica, la historia de la cartografía, las cartografías del conflicto armado y las Humanidades Digitales.

Bibliografía

- Araúz, M. C. A., & Pizzurno, P. (1999). *Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos: (historia del Canal Interoceánico desde el siglo XVI hasta 1903)*. Panamá: Autoridad del Canal de Panamá.
- González, L. (1996). *Cartografía histórica del Chocó*. Boletín Cultural y Bibliográfico, 33(43), p. 112-142. Disponible en: Publicaciones Banco de la República.
- López, R. & Picón, A. (2015). *Tesoros de la Biblioteca; El canal de Panamá: exploraciones del istmo*, Biblioteca Nacional de Colombia. Recuperado en: <https://goo.gl/Vu5kVi>.
- Mendoza, A. (1996). *El canal Atrato-Truandó*. Bogotá, Colombia: Ecoe Ediciones.
- Moreno de Ángel, P. (1993). *Antonio de la Torre y Miranda: viajero y poblador, siglo XVIII*. Bogotá, Colombia: Editorial Planeta.
- United States Atlantic-Pacific Interoceanic Canal Study Commission. (1971). *Interoceanic canal studies, 1970*. Washington D.C., E.E.U.U.: Govt. Printing Office.