

Chocó en la cartografía histórica: de territorio incierto a departamento de un país llamado Colombia*

LUIS FERNANDO GONZÁLEZ ESCOBAR
Arquitecto constructor, investigador

INTRODUCCIÓN

*Un mapa se ofrece al pensamiento
no menos que a la vista.
Materializa una visión del espíritu
más que una imagen de lo real.*
C. Jacobs¹

LA CARTOGRAFÍA, el arte de trazar cartas geográficas, como la define el Diccionario de la lengua española, es una manera de reducir la realidad. Tan sólo con mapas y planos sería imposible dar cuenta de la complejidad de la vida que se escenificó en el espacio *representado concretamente* en una carta geográfica. No obstante, son una herramienta útil como fuente histórica, además de ser una aproximación a la manera como una región, un pueblo o una nación fue vista, reconocida e incorporada por otras culturas, en este caso desde la cultura dominante, y a la forma como ella se autorrepresentó.

Aun siendo *verdades imaginadas*, la irrupción o la asignación de una toponimia en una carta geográfica es el reconocimiento de su existencia y, más que eso, es la validación de los procesos históricos; aunque no exista la correspondencia inmediata entre éstos y la afirmación cartográfica. La manera como cada época le asigna o le niega la existencia planimétrica es una forma de ver cómo los imaginarios actúan para observar estos pueblos ocultos. Por eso una visión desde la perspectiva histórica de la cartografía permite comprender su evolución.

Mediante la cartografía podemos hacer un repaso de la definición geográfica de lo que en la actualidad se denomina departamento del Chocó. Qué ha sido y qué engloba esta palabra sonora, el transcurso histórico con que esta palabra va definiendo unos límites, y cómo estos territorios fueron trazados hasta llegar a ser una demarcación específica que acoge un modo de ser, de actuar y de representar el mundo, presentado ante los demás y reconocido por éstos como lo *chocoano*.

La exposición *Chocó en la cartografía histórica* ha sido concebida a partir de ocho temas, que son los ejes estructurantes de la misma y, por qué no, del mismo Chocó. Una primera parte muestra la evolución de sus límites territoriales, pero más que eso, el proceso que permitió la configuración de un territorio y la manera como una toponimia focalizada fue abarcándolo en diferentes períodos hasta su configuración moderna. Tras este estiramiento y encogimiento están factores internos, como la

Página anterior:

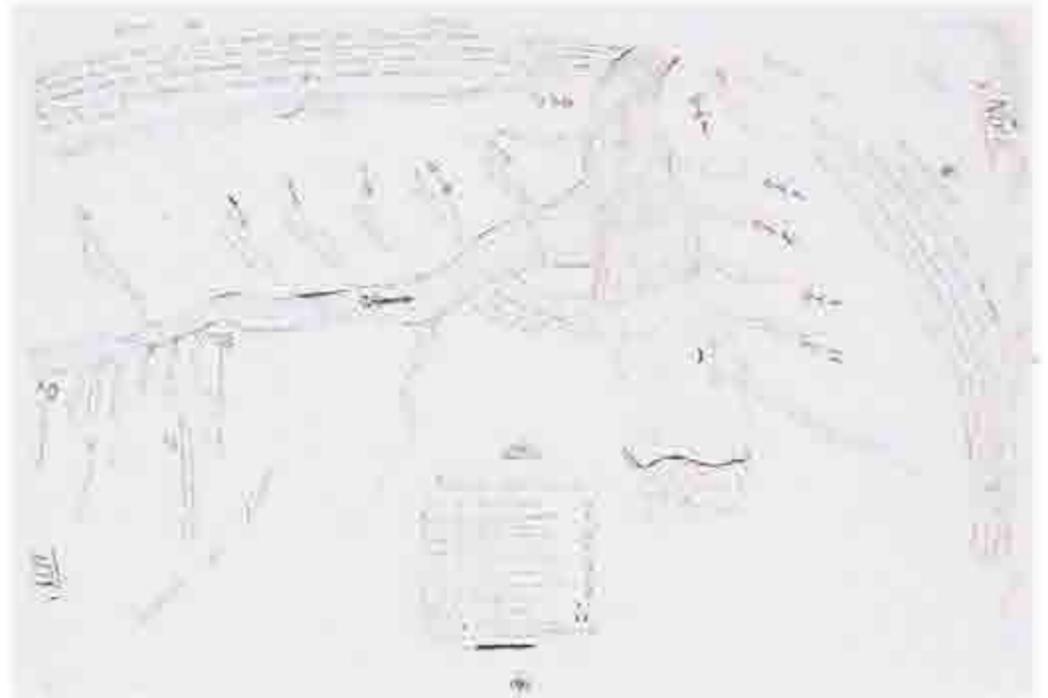
Mapa 1: Mapa etnográfico del Chocó, dibujado por el exgobernador Melchior de Salazar en 1596.

* Las notas y citas técnicas de los mapas e ilustraciones se encuentran en la pág. 123.

¹ En *L'empire des cartes*, Paris, 1992. Citado por Giorgio Antei en *Los héroes errantes. Historias de Agustín Codazzi 1793-1822*, Santafé de Bogotá, Biblioteca Nacional, Planeta-Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1993, pág. 401.



Mapa 2. Mapa del Chocó, dibujado en 1610.



Mapa 3. Mapa de la zona comprendida entre la costa y el Atrato hasta Quibdó y la localización de los indios cunacunas, 1759.

lucha de los grupos culturales que se asentaron y definieron un interior propio y autónomo, más otros externos, como la pretensión de otras regiones del país de abarcar sus territorios e incorporarlos arbitrariamente o no. ¿Acaso esto terminó por modelar un modo de ser históricamente definido?

El segundo tema tiene que ver con el *Darién*, primer territorio explorado del Chocó y apropiado por los españoles. Territorio fundamental por la fundación de la primera ciudad del continente y el primero en ser incorporado a la cartografía moderna. Punto neurálgico desde la invasión, mirado desde entonces con deseos de posesión por pretendientes dispares, generador de ambigüedades y confusiones aún en el día de hoy. El *Darién* es para el Chocó propio y ajeno, un amor doloroso que aún no se define.

El río Atrato, como tercer tema, al igual que el San Juan y El Baudó, es uno de los pilares de la cultura chocoana: cantado por el poeta antioqueño Mazo y otros tantos, ha definido una forma de ser de la cultura chocoana; el *atratoño*, diferenciado del *sanjuaneño* o el *baudoseño*. Por él avanzaron las primeras incursiones conquistadoras, se escenificaron diferentes batallas entre las comunidades indígenas, como entre españoles y criollos, y entre indígenas y afroamericanos, testimonio de la definición de los territorios de los diferentes grupos sociales que hoy pueblan el Chocó. Por allí entró la modernidad al Chocó, los nuevos migrantes, la apertura al Caribe y a Europa, y en sus orillas nació y murió el primer brote agroindustrial. Pero en esencia el río Atrato es uno de los soportes de esa maravillosa "*Cultura del agua*", que caracteriza a gran parte de la costa Pacífica colombiana.

El escenario de la incorporación del Chocó al sistema económico colonial fue Nóvita, como centro administrativo, bastión de los procesos vividos a partir del siglo XVIII. Asiento de las familias aristocráticas payanesas, que con el soporte de la economía minera, mediante la explotación de la mano de obra esclava, despuntaron en el panorama social y político colombiano, hasta el punto de que en el siglo XIX nacieron en su territorio tres presidentes colombianos. Como cuarto tema, Nóvita permite acercarnos a un período en el que se dio inicio al Chocó primigenio, contradictorio y



Mapa 4. Mapa de la Provincia del Chocó y parte meridional de Panamá, con las fundaciones hechas en Cupica, 1785.



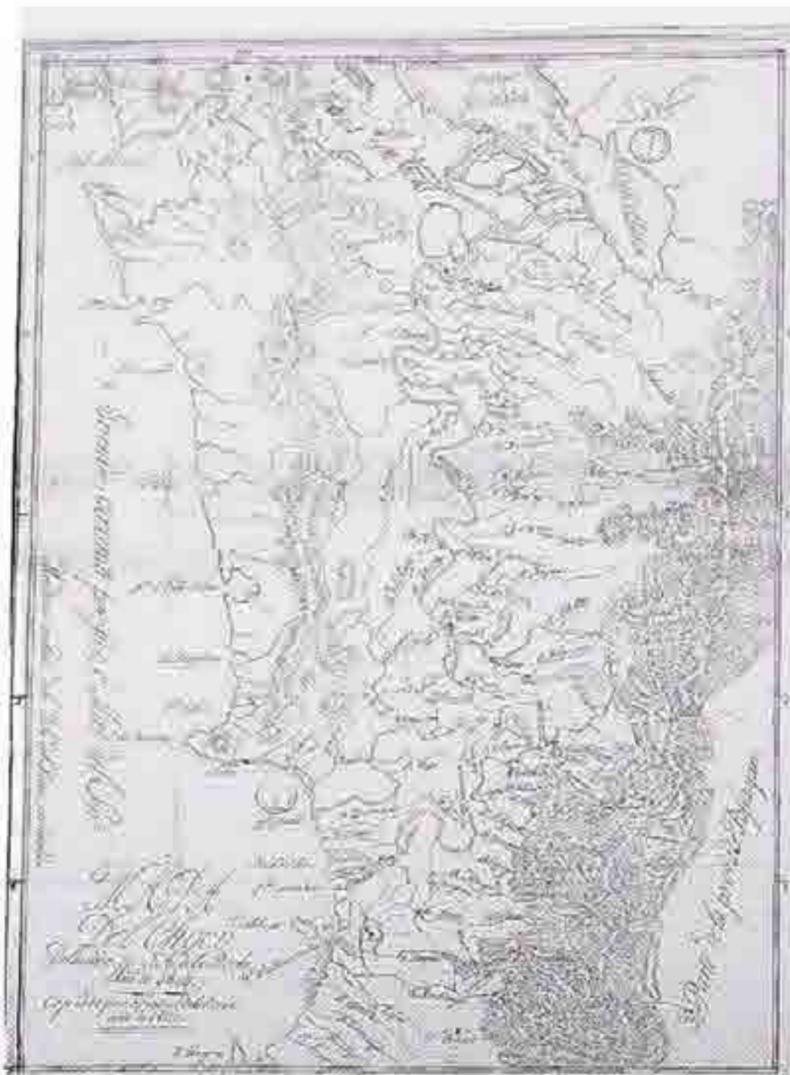
Mapa 5. Correos. Nuevo curso desde Santafé a Popayán, 1774.

doloroso antecedente del período republicano, que determinó que en esencia el Chocó fuese el departamento negro de Colombia por excelencia.

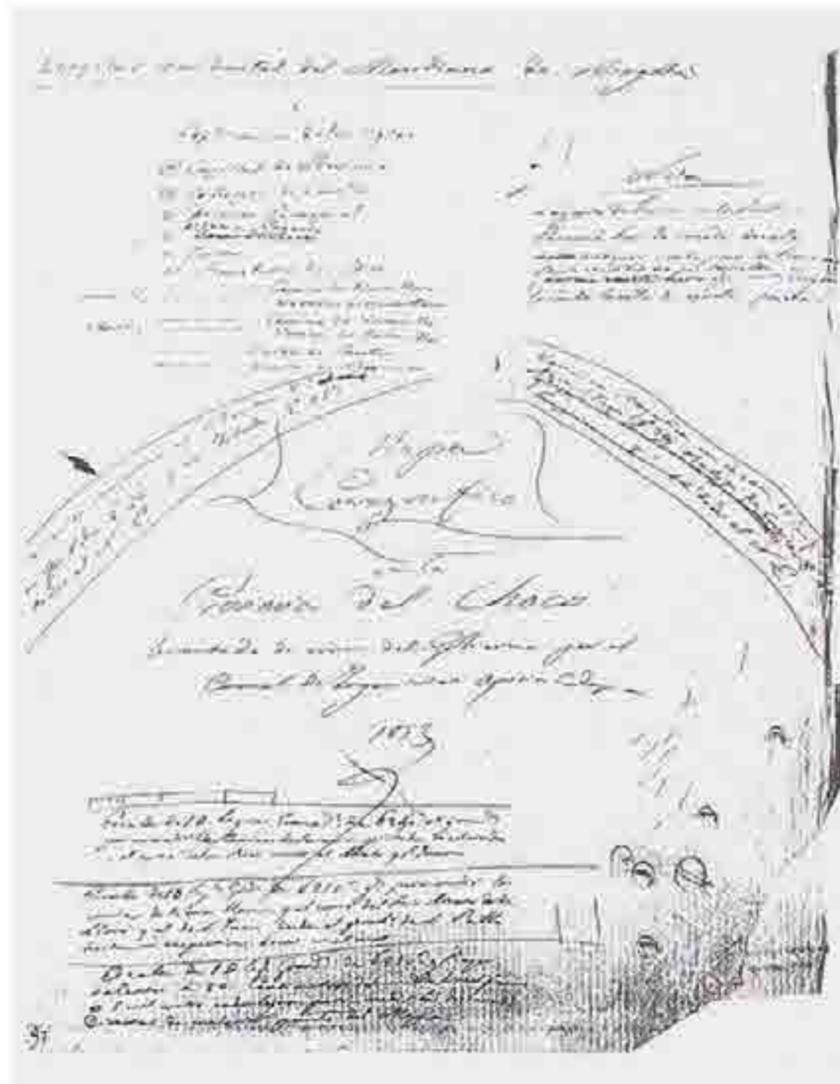
En la historia del Chocó ha sido una constante necesidad la comunicación con el interior del país. La búsqueda de alternativas al transporte natural del río fue y es todavía un menester planteado por virreyes y presidentes, tenientes de gobernador, intendentes o gobernadores, unos con la mira puesta en el saqueo, otros en las posibilidades para sus propias regiones y el deseo de comunicación e inserción en la estructura económica y social de la nación. De todas las posibilidades: caminos, ferrocarriles, carreteras y cables aéreos, sólo los caminos han sido los comunicadores reales, pues aún hoy son caminos, llamados equivocadamente carreteras, los que “facilitan” al Chocó integrarse con el interior del país. El quinto tema, los caminos, resulta apasionante, por lo heroico de la construcción y la dificultad que se afrontaba en sus recorridos y ante todo por ser el nexo con la nación.

La selva y su transformación es un dilema para el hombre. El caos y el temor reverencial frente a la visión romántica e idílica son las actitudes extremas del hombre hacia ella. En ambos casos ha querido apropiarla, transformarla y dominarla para convertirla en su beneficio, y en muchos casos para escenario de su utopía urbana. Las selvas del Chocó y el Darién han inspirado sueños de ciudades ideales, que no han pasado del papel, pero otras se han iniciado con resultados lamentables. Algunos ejemplos de ese sueño urbano en la selva son el sexto tema de la exposición.

No ha habido período en la historia del Chocó, desde sus inicios hasta la actualidad, en donde el tema de una comunicación interoceánica no haya sido puesto en discusión. Son muchos los proyectos planteados, algunos diseñados, otros apenas insinuados o que no han pasado de la febrilidad y la charlatanería iniciales, pero todos han alimentado el fervor del pueblo chocoano por contar con una obra considerada como redentora del abandono estatal. Los canales interoceánicos han implicado un minucioso estudio del territorio y han dejado una valiosa documentación cartográfica sobre las posibles rutas y las características de cada propuesta, de la que sólo una pequeñísima parte, incluida como el séptimo tema de esta exposición, da cuenta.



Mapa 6. Mapa del Chocó, delineado por Gabriel Ambrosio de la Roche, 1804.



Mapa 7. Borrador de cartela para el mapa corográfico del Chocó, manuscrito de Agustín Codazzi.

Por último, está el tema de Quibdó, *el claro en la selva*, que se ha erigido como el principal centro político administrativo del Chocó, especialmente después de la segunda mitad del siglo XIX. Aproximarnos a él a partir de la cartografía es encontrar, en la primera mitad de este siglo, el sueño de una elite de construir una ciudad moderna a orillas del Atrato y, en la segunda mitad, las esperanzas de una comunidad de salir de las cenizas y del abandono. Quibdó concentra otro tipo de fenómeno urbano en Colombia, otra idiosincrasia, otra fenomenología de lo conocido en el interior del país, y aun en el mismo Pacífico colombiano. Su singularidad y centrismo urbano en el Chocó hace obligatoria su inclusión en esta exposición.

Chocó en la cartografía histórica. De territorio incierto a departamento de un país llamado Colombia quiere ser un aporte a la forma de mirar el complejo mundo del Chocó, que en los últimos años ha estado en una intensa búsqueda por definir su identidad. En esta riqueza fundamental queremos involucrar también al país brindándole elementos de juicio más claros y desprejuiciados, para que entienda por qué somos multiétnicos y pluriculturales.

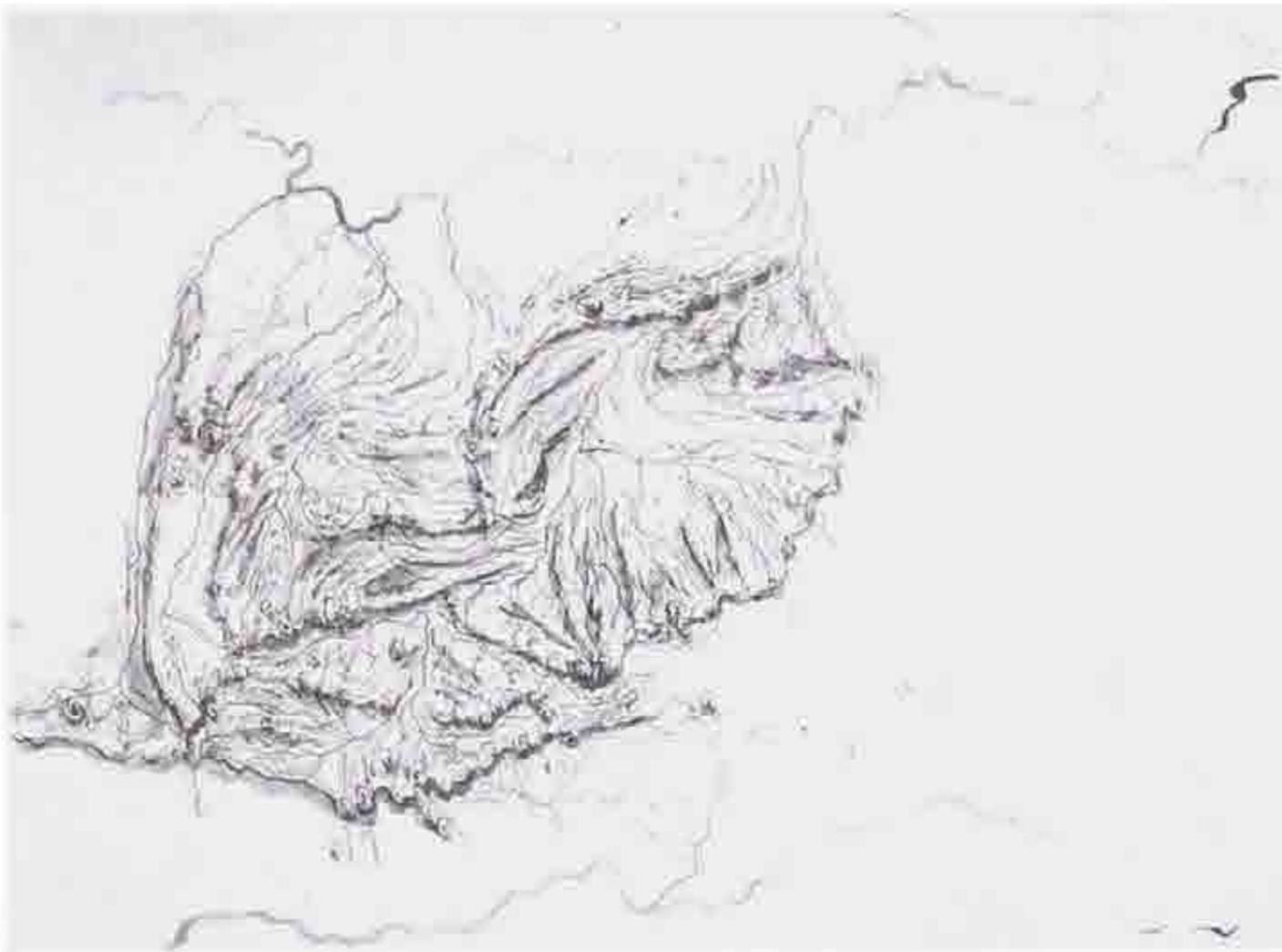
EL CHOCÓ: LA FORMACIÓN DE UN TERRITORIO

*Jeroglífico
indoafricano del Chocó.
Higinio Garcés²*

La toponimia y la incertidumbre de un territorio. Siglos XVI y XVII

¿Qué significado tiene el término *Chocó* y, sobre todo, qué designaba originariamente? Igual que muchos de los principales topónimos del Chocó, éste se encuentra sometido a cruciales controversias que no terminan por aclarar cuál es su significado.

² Seudónimo del político y escritor chocoano Ramón Lozano Garcés, Fragmento del poema *Recuerdo parlante del Chocó*.



Mapa 8. Mapa manuscrito de Agustín Codazzi en el que incluye la parte central del Chocó.

Kathleen Romoli apunta varias interpretaciones. Una de ellas es que se deriva de *Coguo*, el apellido de un cacique de la costa mencionado por el cronista Fernández de Oviedo; sin embargo, la desestima por considerar que este cacique vivió en otra región. La voz embera *chóko*, que significa 'la gente de las ollas', también se controvierte, pues los chocoes no tienen fama de alfareros y por otras precisiones de carácter lingüístico. La proveniencia amazónica le da la posibilidad a la misma Romoli de especular con el vocablo yuri *tshokó*, que quiere decir 'hombre', en uno de sus significados³.

Si bien otros autores lanzan diferentes hipótesis, nunca aclaran su origen, pero sí está claro que el término comienza a ser utilizado por los españoles para designar un grupo cultural indígena, belicoso y opuesto a la incursión de éstos en su territorio. Por primera vez es utilizado el término *provincia del Chocó* en 1540, cuando el escribano Pedro Sarmiento, en su relación sobre la campaña militar de Jorge Robledo por Antioquia, Anserma y Cartago⁴, habla de la tierra tribal ubicada al oeste de *Santana* —hoy Anserma—, separada por la provincia fronteriza de *Sima*.

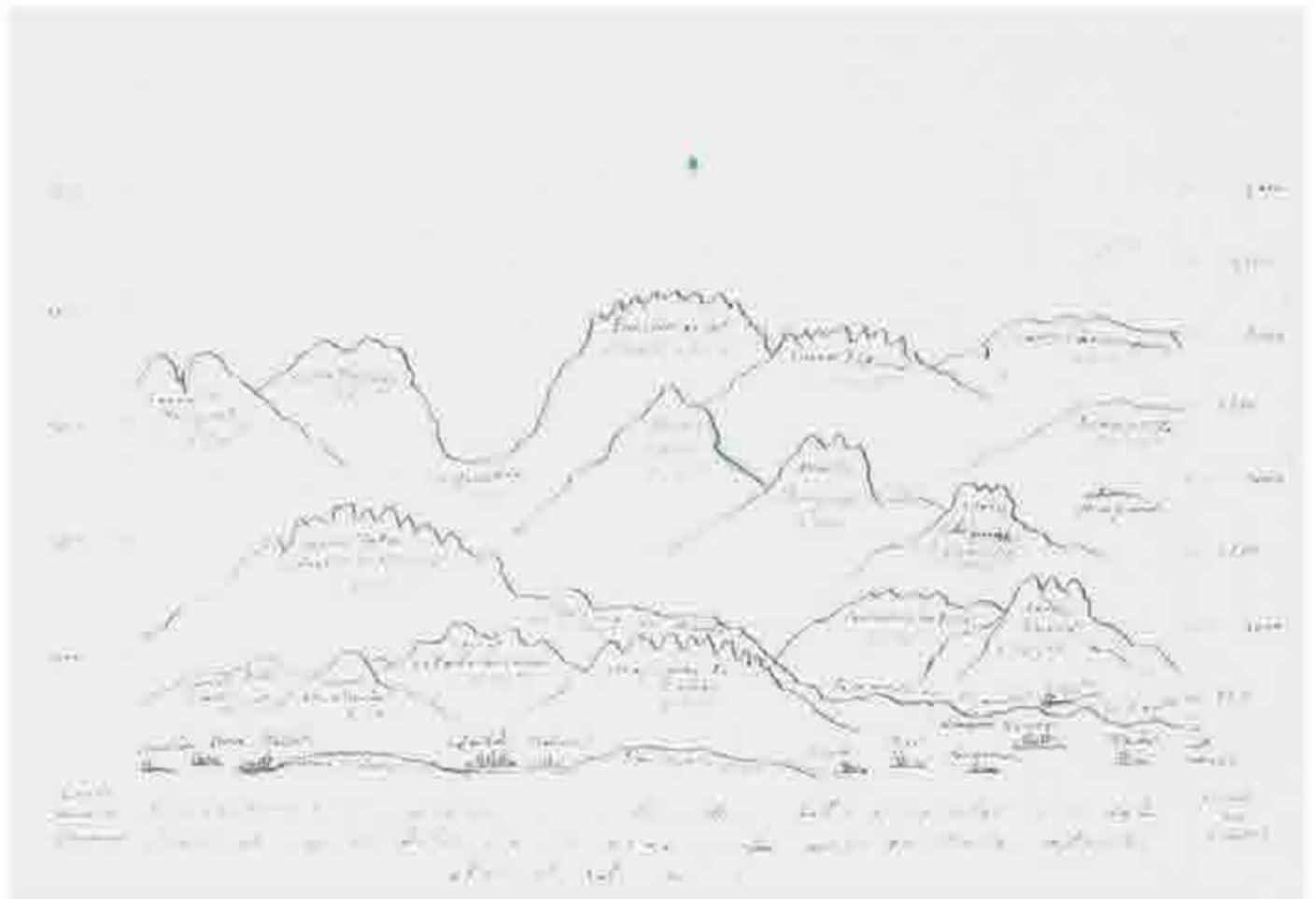
A partir de allí el término empezó a ser común para designar a todo el territorio que iban explorando los españoles, desde su frontera militar del sur; Anserma, Cartago, Buga, Cali y Popayán, hacia el noroccidente; es decir, hacia la costa Pacífica y el Darién. Este territorio mediterráneo era inexplorado, a pesar de que ya se habían rodeado sus costas y la misma margen occidental del río Darién.

Ambas costas tenían para entonces antecedentes de poblamiento español, pues en el Darién se había fundado Santa María la Antigua del Darién en 1510, la cual en 1540 ya no existía (sólo duró hasta 1524), mientras que en el Pacífico entre 1538 y 1540 se había establecido la gobernación llamada del San Juan, otorgada a Pascual de Andagoya, que se disolvió al superponerse intereses y territorios con la gobernación de Popayán otorgada a Sebastián de Belalcázar.

Pero como precisa Kathleen Romoli: "el Chocó en sentido estricto, el primitivo y auténtico, era la comarca circunscrita que estaba entre el alto río Atrato (el 'río de

³ Kathleen Romoli, "El Alto Chocó en el siglo XVI", en *Revista Colombiana de Antropología*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología, vol. XIX, 1975, pág. 12.

⁴ Es la llamada *Relación de lo que subcedió en el descubrimiento de la provincias y ciudades que en ellas están pobladas por el Steno(r) Capita(n) Jorge Robledo (1540)*. El original está en el Archivo General de Indias, Patronato 28, Ramo 66.



Mapa 9. *Perspectiva ideal para comprender las alturas de los principales cerros de la provincia.*

Darién') y el alto San Juan (el Tamanca del mapa e informe de Salazar⁵). Este Chocó nuclear limitaba al norte con la provincia de los citaraes y al sur con las de los yngará y los tootuma y tal vez con los cirambirá; al oeste confinaba con las tribus del Baudó y al este con Sima, Tatapé y la cordillera alta⁶.

Este territorio correspondía en realidad a la nación embera, por lo cual el término *Chocó*, utilizado por los españoles, comenzó a designarlos y siguió por extenderse a otras naciones indígenas como los noanamaes. Nominalmente para los invasores existía una provincia del Chocó que pertenecía como tenencia a la gobernación de Popayán, que a su vez era parte de la Real Audiencia de la Nueva Granada, creada en 1550⁷, junto con las gobernaciones de Santa Marta y Cartagena.

Desde 1540 la conquista de la provincia del Chocó fue una obsesión de los diferentes militares españoles con asiento en la recién creada Anserma, realizándose avanzadas, entre otras, las de Jerónimo Fernández, Día Sánchez de Narváez, Pedro Martín Dávila y especialmente la del capitán Andrés Gómez Hernández, quien entró tres veces, pero al igual que los otros se dirigió hacia el oriente del río Darién, es decir, hacia las zonas bajas y pantanosas colindantes de los territorios de los catíos. Mas esto no fue obstáculo para que el terco Gómez Hernández obtuviera de la corona en 1567 una gobernación formal para el gobierno de los chocoes, con la denominación de "Gobernación del Chocó, Dabaibe y Valle del Baeza", gobernación que no pasó del papel, pues el beneficiario murió en Cartagena al momento de llegar de España con la capitulación.

Un militar vecino de Buga fue quien primero logró establecer un asentamiento más o menos estable en la denominada provincia del Chocó. Melchor Velázquez⁸, en 1573, fundó un campamento militar con el nombre de *Nuestra Señora de la Consolación de Toro*, en jurisdicción de Cartago, y que trasladó posteriormente a territorio de los indios tootumas, convirtiéndose así en el primer pueblo español en el Chocó y que en realidad era la punta de lanza para las incursiones a otros territorios todavía desconocidos.

Melchor Velázquez recibió en 1578 la confirmación del título de gobernador del Chocó, al que renunció en 1592⁹. Éste fue un período caracterizado por la fundación de pueblos fantasmas y por la incapacidad de someter a las tribus indígenas, que

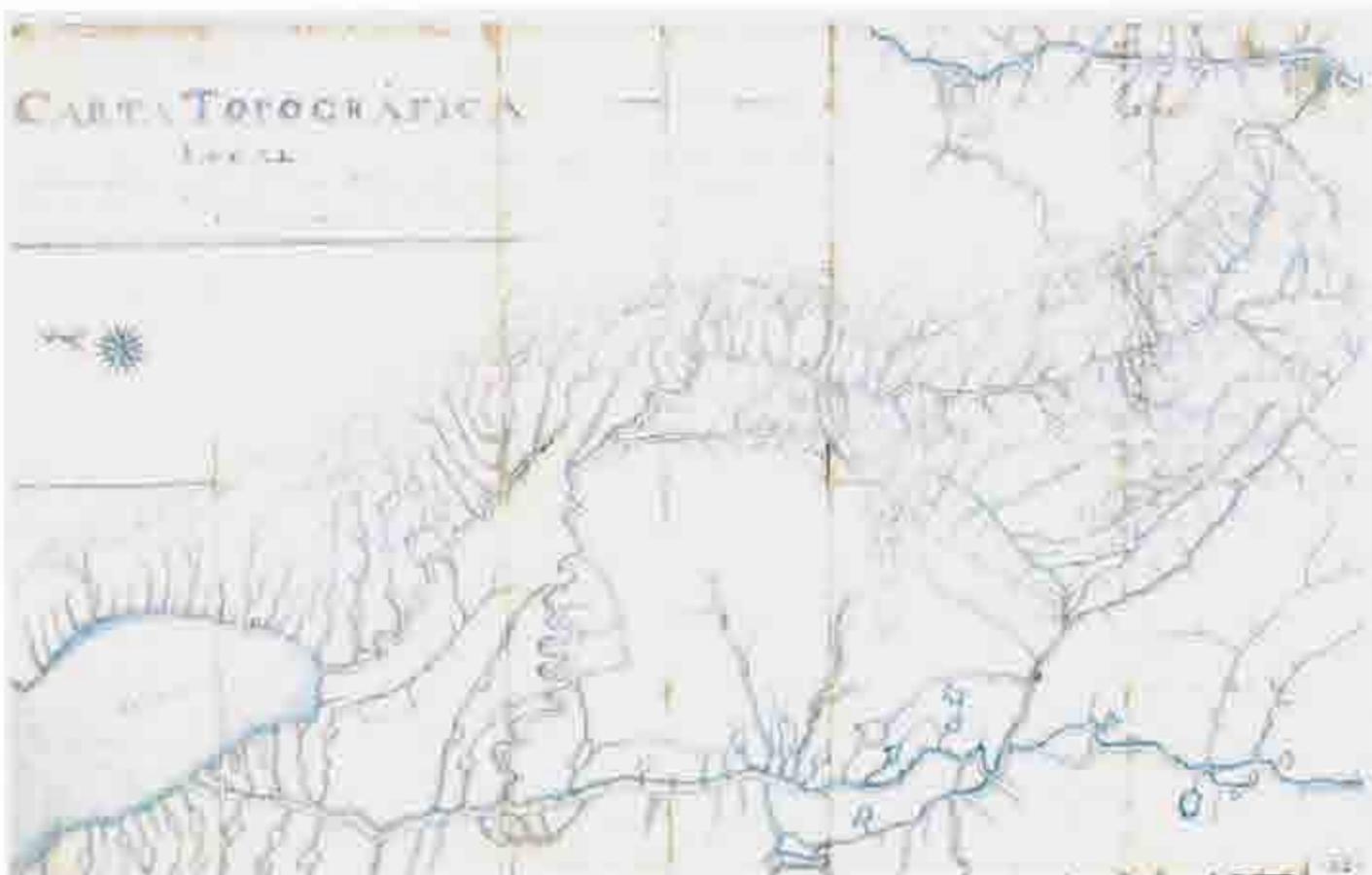
⁵ Hace referencia a Melchor o Melchior Salazar, que indistintamente aparece con uno de los dos nombres en los diferentes documentos. Este mapa lo incluyó en el informe que presentó en 1596. Kathleen Romoli, "El Alto Chocó en el siglo XVI", en *Revista Colombiana de Antropología*, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología, vol. XIX, 1975, pág. 12.

⁶ *Ibid.*

⁷ Alberto Mendoza Morales, *El Ordenador. Metodología del ordenamiento territorial*, Santafé de Bogotá, Ecoe Ediciones-Sociedad Geográfica de Colombia, segunda edición, mayo de 1995, pág. 31.

⁸ El capitán Melchor Velázquez de Valdenebro recibió el 15 de octubre de 1572 la comisión para "la pacificación de la provincia de Chancos, población y evangelización de las del Chocó y Dabaiba", de parte del capitán general de la provincia y gobernación de Popayán don Jerónimo de Silva. Enrique Ortega Ricaurte, *Historia documental del Chocó*, Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, Bogotá, publicaciones del departamento de Biblioteca y Archivos Nacionales, vol. XXIV, Editorial Kelly, MCMLIV, pág. 45.

⁹ Kathleen Romoli, *op. cit.*, pág. 20.



Mapa 10. Carta topográfica local del terreno comprendido entre el puerto de Turbo en el golfo de Urabá, 1846.

denodadamente defendieron su territorio de los españoles, pero que les permitió a estos últimos aumentar el conocimiento de la geografía y sus habitantes. Ampliación que continuó el nuevo gobernador nombrado: Melchior de Salazar, quien siguió la guerra y las exploraciones desde el Alto Chocó hacia el San Juan y el río Calima.

Pero la primera gobernación del Chocó, de la cual formaban parte las *ciudades* de Toro y Cáceres, se disolvió en 1595¹⁰, por orden del presidente Antonio González, ante los conflictos internos y los intereses de los bandos en pugna, y fue asumida por la gobernación de Popayán. No obstante, en 1596, siendo ya exgobernador, Melchior de Salazar elaboró un mapa, con el propósito de restaurar la gobernación, poniendo de relieve el potencial del Chocó mediante este mapa y un memorial¹¹, convirtiéndose así en el primer mapa conocido del primigenio Chocó.

El final del siglo XVI y el inicio del XVII aún no le permiten a los invasores tener un control territorial, a pesar de la fundación de San Agustín de Ávila en 1596¹² y la del Real de Minas de Nóvita en 1601¹³, por la defensa que hicieron los pueblos embera y noanamá de su territorio. Pese a ello, a mediados del siglo XVII estaba formado el Chocó por cuatro provincias: Poya, Noanamá, Citará y Tatamá¹⁴, que se convirtieron en 1687 en tres Tenencias: Nóvita, Citará y Baudó¹⁵, dependiendo siempre de la gobernación de Popayán. Pero el conocimiento geográfico y el dominio del territorio siguió siendo parcial, como se demuestra en el mapa del Chocó dibujado en 1610 y enviado por el gobernador Sarmiento de Sotomayor al rey de España.

Ante los reveses y dificultades, la iniciativa privada de la empresa conquistadora se dejó atrás, y la corona implementó una combinación de *pacificación* religiosa y *pacificación* real, con una ampliación de los objetivos. Así, el siglo XVII ve llegar por el Darién o por el sur a dominicos, franciscanos, jesuitas, agustinos recoletos, capuchinos¹⁶, que se alternaron en la labor evangelizadora como preámbulo a las incursiones militares, ya no sólo en el Alto Chocó sino hacia las zonas intermedias del río Darién, específicamente en dirección a la región de Citará.

Para cumplir sus propósitos, la corona había incorporado el Chocó a la gobernación de Popayán en 1594 para facilitar las operaciones militares, y determinó en 1666 confiar la reducción de los indígenas a las autoridades de las gobernaciones vecinas: Antioquia, Popayán, Cartagena y Panamá. Especialmente las dos primeras enviaron

¹⁰ *Ibid.*, pág. 24.

¹¹ Kathleen Romoli, *op. cit.*, pág. 25.

¹² Este pueblo fue fundado por Diego Martín de Ávila. Ante varias inundaciones y el incendio provocado por los *noanamaes*, se reedificó con el nombre de Sipí, como se le conoce en la actualidad. *Geografía económica de Colombia*, Bogotá, t. VI Chocó, Contraloría General de la República, 1943, pág. 662.

¹³ Patricia Vargas, *Los emberas y los cunas: impacto y reacción ante la ocupación española, siglos XVI y XVII*, Bogotá, CEREC/Instituto Colombiano de Antropología, febrero de 1993, pág. 89. Esta fecha es controversial, pero en la relación que hizo el capitán don Vasco Mendoza y Silva a Juan de Borja, presidente de la Audiencia en 1605, da cuenta de la existencia del mencionado Real. En Enrique Ortega Ricaurte, *op. cit.*, pág. 88. Incluso otros autores dan otras fechas anteriores como el origen del Real, como Robert West que, citando a Simón en sus *Noticias históricas*, señala la fundación de un Real de Minas llamado San Francisco de Nóvita en el último cuarto del siglo XVI, pero esto no afecta para nada el dominio y conocimiento restringido que tenían los españoles sobre el territorio chocóano. Robert West, *La minería de aluvión en Colombia durante el período colonial*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1972, pág. 26.

¹⁴ *Geografía económica de Colombia*, *op. cit.*, pág. 220.

¹⁵ *Ibid.*, pág. 225.

¹⁶ Luis Fernando González Escobar, *Quibdó. Contexto histórico, desarrollo urbano y patrimonio arquitectónico*, trabajo inédito. Beca de Investigación Colcultura 1991, en imprenta.



Mapa 13. Mapa de "La región del platino (paginas notables de los Andes). El Chocó parte central", 1906.

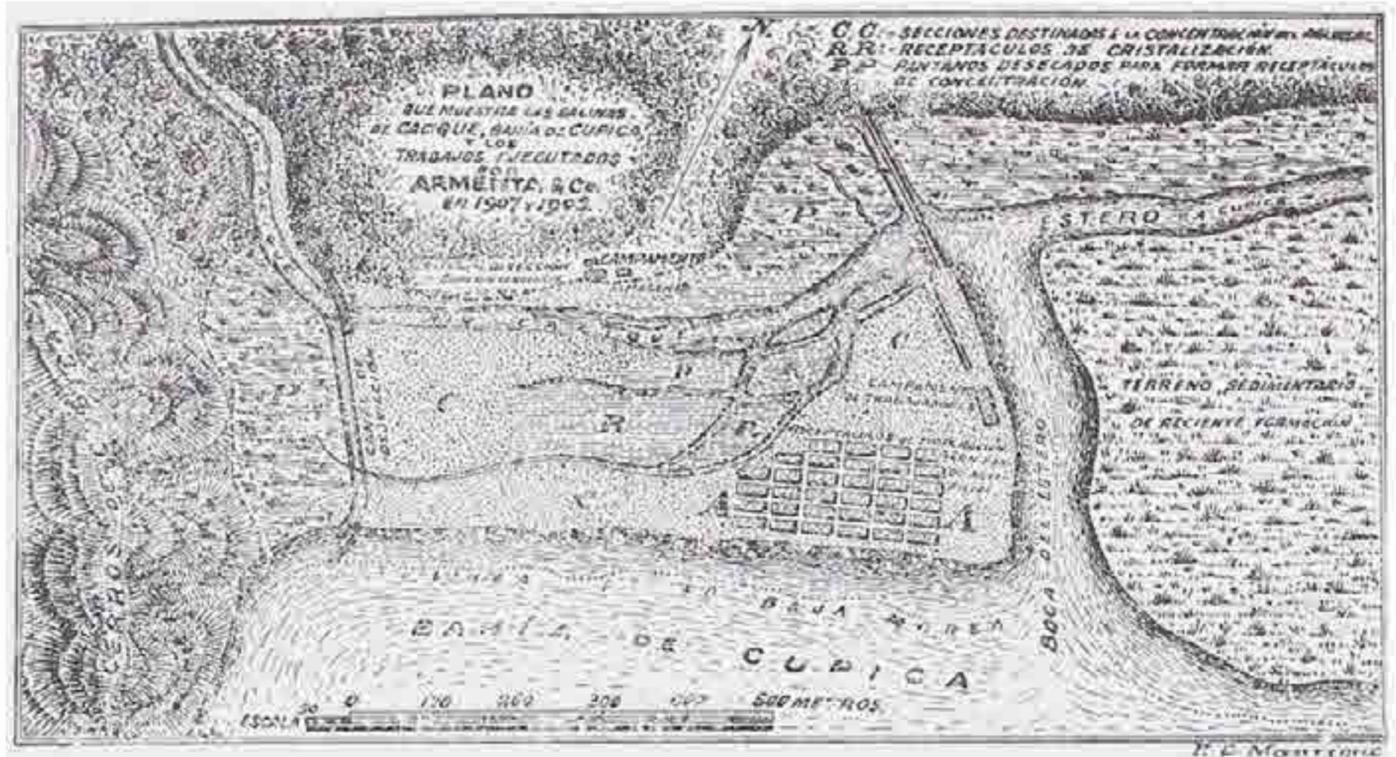
Entre estas cabeceras y la desembocadura (territorio ya conocido y referenciado, por lo cual se señala a Urabá, Acla y la ensenada de Acla), aparece la toponimia no muy clara de algunos ríos tributarios como Yei, Negoba y Camute, y de resto un territorio señalado como llanos montuosos y tierra de vallano, habitado por negros cimarrones y algunos pueblos de cunas. No hay distinción de todos los grupos culturales, e incluso no hay la mínima sospecha de quiénes habitaban estas tierras, y sólo se referenciaba a los cunas por haberlos conocido en las primeras invasiones por el norte.

Pero es interesante cómo este territorio sin nombre y sin definición ya está señalado en la cartografía como habitado por negros cimarrones que huían de la esclavitud hacia la selva inhóspita y desconocida contigua al río del Darién. Son los cimarrones del norte, diferentes de la población negra que vendría posteriormente desde el sur.

La población negra señalada en el mapa era de esclavos africanos llevados por los españoles a Santa María la Antigua del Darién, en el período que estuvo bajo el mando de Fernández de Oviedo. Después de la destrucción de la ciudad, la convirtieron en palenque, pero fueron atacados por los nativos, debiendo huir hacia la selva. Convertidos en cimarrones, fueron objetivo militar contra los que emprendió en 1532, el "Capitán Mayor y Alcalde General en estas provincias de Urabá" Julián Gutiérrez, campañas punitivas desde Acla, el nuevo asentamiento español, acompañado de grupos indígenas del cacique Evecaba²¹, perteneciente a los tule, sus aliados por aquellos años.

En la cartografía general del siglo XVII sobre América y específicamente sobre el Nuevo Reino de Granada, el Chocó está ausente. Sólo están las referencias generales de los grandes accidentes geográficos explorados desde 1510, como las costas del golfo del Darién, algunas veces denominado Acla o Urabá, el río grande del Darién o la costa Pacífica con algunos tributarios. Mientras que en el interior del continente, a medida que la formación espacial se expandía y el sistema urbano se consolidaba, los centros urbanos como Cali, Buga, Cartago, Anserma, Antioquia, iban siendo incorporados a la cartografía, lo mismo que sus territorios próximos, dejando una mediterraneidad anónima.

²¹ Patricia Vargas, *op. cit.* pág. 72.



Mapa 14. Plano que muestra las salinas de Cacique, Bahía Cupica y los trabajos ejecutados por Armenta & Co. en 1907 y 1908.

ma. De esta manera el Chocó, aún ignoto y sin denominación, aparece rodeado por estos territorios que son en realidad fronteras militares.

La idea sobre el Chocó era bastante difusa. Precisamente en la *Memoria sobre Popayán*, escrita por Francisco Guillén Chaparro en 1583, al describir el pueblo de Toro, se puede entender cómo era vislumbrado desde los dominios españoles: “Confina esta tierra con el Chocó, do dicen que es el río del Dabaibe y el río del Darién y la ciénaga del Tiguere de Oro, y es tierra muy doblada y montuosa y confina con el Bayano de los negros de Panamá; hay una cordillera que atraviesa en medio y esta va dende la mar del Sur a la mar del Norte, está entremedio del Bayano y el Chocó; la gente dellas es muy belicosa donde han desbaratado cinco o seis capitanes y les mataron mucha gente”²².

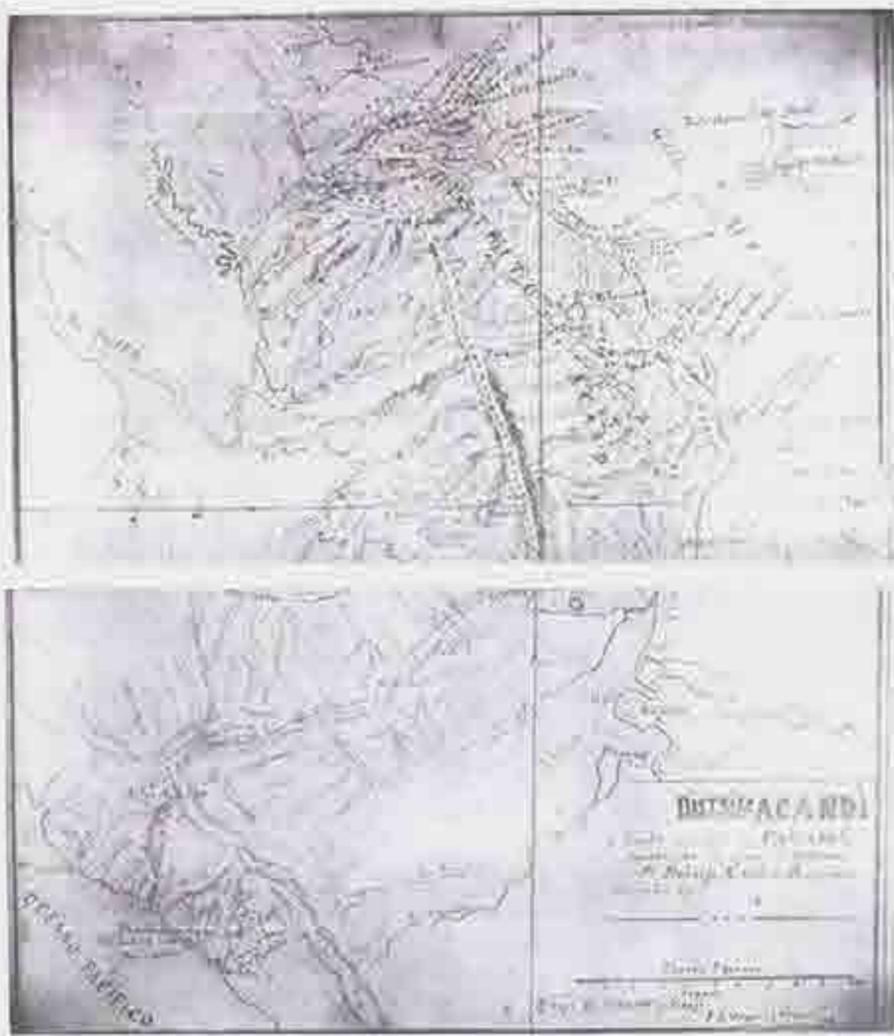
Cuando se logró penetrar por Tatamá la nación embera, y sus territorios se denominaron como provincia del Chocó, reconocidos por los españoles, pronto se tuvo el bautizo cartográfico, con el mapa elaborado por Melchior de Salazar en 1596. El interés de éste era demostrar la existencia de un nuevo y rico territorio para que le restituyera la gobernación eliminada por Popayán el año anterior.

El mapa referencia al Chocó con los principales centros urbanos consolidados por el imperio, y se centra en demostrar el conocimiento que tenía de lo “descubierto” por él y sus antecesores, que es realmente poco, según lo apreciado en el mapa. Por eso aparece circunscrito el Chocó a las cabeceras de los ríos *Tamaná* (San Juan), *Caçarbadó* (Baudó) y *Darién* (Atrato); lo demás, ubicado entre esta parte y la ciudad de Panamá, al lado izquierdo del Atrato, se denomina *Valle de Baeza*, territorio todavía indómito.

Un mapa posterior, realizado catorce años después que el de Salazar, enviado al rey por el gobernador de Popayán, Francisco Sarmiento de Sotomayor, muestra los avances logrados en el reconocimiento del territorio, pues éste es más minucioso en nombrar los diferentes afluentes del Tamaná (San Juan actual); es decir, con énfasis en el Alto Chocó, desconociendo lo demás, por lo cual se generaliza a los cirarambiraes, al valle de Baeza y al mismo río Darién; de ahí su imprecisión geográfica.

Son estos dos mapas, documentos históricos de incuestionable valor, por cuanto dan cuenta del primer Chocó, de sus borrosos límites, de la apropiación toponímica inicial por parte de los españoles, y en muchos de los casos españolizándolos, pero tomados de los lenguajes primigenios.

²² Francisco Guillén Chaparro, “Memoria de los pueblos de la gobernación de Popayán y cosas y constelaciones que hay en ellos”. En revista *Cespedesia*, Cali, Boletín científico del departamento del Valle del Cauca, suplemento núm. 4, núm. 45-46, enero-junio de 1983, pág. 317.



Mapa 15. Detalles del *Distrito de Acandí* y límite oriental de Panamá construida de orden del Gobierno por Rodolfo Castro Baldrich, 1909.



Mapa 16. *Carta Geográfica de la Intendencia del Chocó*, 1928.

El Chocó, a pesar de estos mapas locales, seguiría siendo un territorio desconocido en la cartografía del siglo XVII, máxime cuando no tenía una categoría político-administrativa distinta de ser una tenencia de Popayán, por lo que en los mapas que tienen los límites de las diferentes gobernaciones, como en el caso del denominado *Terre Ferme* de 1656²³, su territorio está dividido entre las gobernaciones de Panamá (Tierra Firme), Cartagena, Antioquia y Popayán, las que después de la Orden Real de 1666 entrarían a disputárselo.

El Chocó en el Virreinato de la Nueva Granada, el Atrato estratégico. Siglo XVIII

En 1717 fue creado el Virreinato de la Nueva Granada por Felipe V con la fusión de las reales audiencias de Santafé, Quito y la Capitanía de Venezuela²⁴. En este período, más concretamente en 1726, por cédula real del 28 de septiembre, se creó la provincia del Chocó, segregada de la gobernación de Popayán, bajo el mando de Francisco Íbero, quien fue su primer gobernador.

La jurisdicción incluyó todos los territorios alrededor del golfo de Urabá e incluso parte de la costa Caribe hasta limitar con la provincia de Cartagena. Por el occidente se extendió más allá de la banda oriental del río Atrato hasta limitar con la provincia de Antioquia. Por el nororiente limitó con la provincia de Tierra Firme (Panamá) y al sur con la provincia de Popayán.

La creación estaba en relación directa con el proceso de *pacificación*, que se había concretado en alto grado en la región del Alto Chocó y, al decir de William Sharp, para 1703 “la conquista del Chocó había terminado, pero la historia de la esclavitud, la minería, el suministro de alimentos y el contrabando comercial apenas había comenzado”²⁵.

En efecto, esta región, no obstante haber sido segregada de la gobernación de Popayán para crear un gobierno autónomo, fue dominada por la aristocracia payanesa, que recibió los beneficios por participar en la empresa *pacificadora*, realizada a sangre y

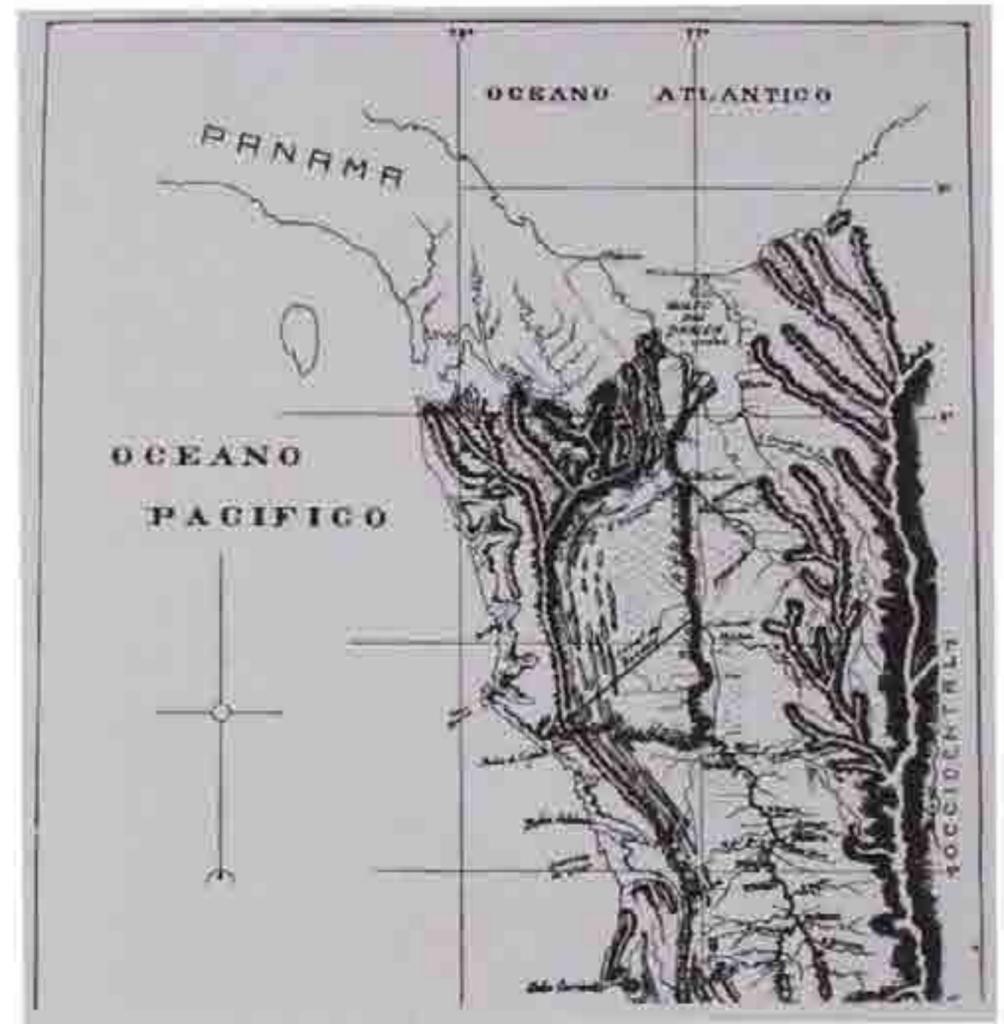
²³ Elaborado por el geógrafo francés Nicolás Sansón de Abbeville y publicado en París en 1656 en el atlas *Cartes de toutes les parties du monde*, en *Atlas de mapas antiguos de Colombia*, op. cit., págs. 76-77.

²⁴ Alberto Méndez Morales, op. cit., pág. 35.

²⁵ Citado por Zamira Díaz López en *Oriz, sociedad y economía. El sistema colonial en la gobernación de Popayán, 1533-1733*, Santafé de Bogotá, Banco de la República, 1994, pág. 263.



Mapa 17. Mapa de la Prefectura Apostólica del Chocó, delineado por los Hijos del Inmaculado Corazón de María.



Mapa 18. Detalle del Mapa de la región del Chocó, que manifiesta la localización de algunas poblaciones, de los ríos principales y de las rutas interoceánicas. 1935.

fuego. Con ello recibió “los beneficios económicos que prodigaban las minas [...] se conforma esta nueva elite de terratenientes, mineros y comerciantes, que dio nuevas orientaciones a la economía de la gobernación en los albores del siglo XVIII”²⁶. De paso, la economía colonial dependiente totalmente del oro, que se encontraba en franca decadencia, se revitalizó con la entrada de esta nueva frontera minera.

El auge minero trajo como consecuencia la paulatina búsqueda de nuevos sitios de explotación, el incremento del comercio, pero sobre todo la reactivación del tráfico negrero legal e ilegal. Con esto se benefició Cartagena, que vio aumentar el mercado esclavista con destino al Chocó, como también el valle del Cauca, que pasó a un modelo de economía agraria esclavista asociado a la economía minera del Chocó²⁷. Así, el Chocó reemplazó la mano de obra indígena por la de los esclavos negros africanos, siendo al final del siglo la región con el mayor número de esclavos negros de todo el Nuevo Reino; especialmente en el área de influencia de Nóvita como centro administrativo y, por ende, el centro urbano de mayor importancia, hasta el punto de que, para finalizar el siglo e iniciar el nuevo, se dio y efectuó la orden de construir la casa de gobierno.

Otra consecuencia directa de este fenómeno es el reacomodo de la población nativa y la variación de sus fronteras internas. La nación *embera*, desplazada por la acción militar del Alto Chocó, inició un desplazamiento a finales del siglo XVI hacia el Atrato, situación que se consolidó en el siglo XVII. Para lograr nuevos territorios debió enfrentar en el río Darién a los *cunacunas*, hasta ese momento los dueños de estos territorios, y entre el río y Antioquia a los *caños*. Los primeros tuvieron que migrar más al norte, a territorios de los tules, mientras los segundos fueron asimilados por los mismos *emberas* o integrados por el sistema colonial.

Los españoles continuaron sucesivamente la expansión del sistema colonial a la región del Atrato. Después de los fracasos del siglo anterior, la ruptura del pacto y los alzamientos de los *emberas*, especialmente los de 1680 y 1684, aumentaron su acción militar hasta lograr la dominación de una parte del territorio en el siglo XVIII. Estas acciones

²⁶ *Ibid.*, pág. 268.

²⁷ Esta transición está descrita en el capítulo V. Las minas y el comercio. Germán Colmenares, *Cali: terratenientes, mineros y comerciantes. Siglo XVIII*, en *Sociedad y Economía en el Valle del Cauca*, Bogotá, t. 1, Biblioteca Banco Popular, textos universitarios, 1983, págs. 95 a 115.



Mapa 19. *Intendencia Nacional del Chocó*, 1942.



Mapa 20. *Mapa de la división política administrativa del Chocó*, dibujado por José D. Ruiz.

militares, especialmente en el Atrato medio, eran parte de una política de poblamiento, fundamentada en la reducción a poblaciones de los indígenas cimarrones, especialmente desde la orden dada por el virrey Sebastián de Eslava el 7 de abril de 1743 al teniente de la provincia de Zitará, José Pastrana²⁸, quien logró una exitosa política en el decenio del cuarenta. Esa campaña pobladora se continuó hacia el norte con el virrey José Solís, y producto de ello es el informe del gobernador del Chocó Francisco Martínez en 1759, sobre la población de los cunacunas, a quienes se les trataba de reducir por todos los medios. No obstante, tuvieron que afrontar al final del mismo siglo reiteradas sublevaciones, especialmente en el Bajo Atrato y el Darién, que no estaban claramente bajo su dominio, sino bajo el de los cunas.

El Atrato se convirtió en uno de los elementos primordiales de la política de la corona, ya fuera para cerrar su navegación, como efectivamente se hizo desde 1698, posteriormente reafirmada en 1730 y 1774, o bien para su apertura. El virrey Manuel Guirior hizo en 1776 un pormenorizado análisis de los beneficios de abrir la navegación del Atrato para fomentar la labor de las minas y del comercio, además de la necesidad de reducción de los cunas en la provincia del Darién, "hasta limpiar todo el istmo y descubrir nuevos senderos y caminos para el recíproco comercio y descubrimiento de minas", para lo cual envió documentos apoyados en un plan para el golfo, del ingeniero brigadier Antonio Arévalo y de un diario del gobernador del Chocó, Jaime Navarro.

La navegación, aunque restringida, sólo se logró en 1789, a pesar de que desde 1776 la Junta General de Tribunales había dictaminado la importancia de establecer la navegación por este río y que sin dilación debía facilitarle los medios para ello, con el fin de controlar la invasión de indios "bárbaros" salida del oro y del ingreso de las mercaderías que entraban de contrabando²⁹.

Para el Atrato se establecieron puntos de defensa, como los vigías en la Loma de las Pulgas o el Vigía de Curbaradó, con el fin de sellar la salida al golfo, o bien el ingreso hacía Quibdó de los piratas extranjeros que merodeaban por la costa. En esta

²⁸ Germán Colmenares, *Relaciones de mundo de los gobernantes de la Nueva Granada*, Bogotá, t. I, Biblioteca Banco Popular, vol. 134, 1989, pág. 35.

²⁹ *Ibid.*, págs. 286 y sigs.



Mapa 21. Mapa vial del Chocó. Ministerio de Obras Públicas. 1955.



Mapa 22. Mapa del departamento del Chocó.

región, al final del siglo, como producto de la política de poblamiento, existían buen número de poblados españoles, entre ellos Neguá, Beté, Bebará, que tenían como centro administrativo, comercial y económico a Quibdó, capital del cantón de Citará, conjuntamente con gran número de entables y reales de minas, con población esclava negra, y con los pueblos y reducciones de indios que quedaron.

Aparte del control del río Atrato, la corona, con el propósito de expandir su control en la zona, se planteó la necesidad del poblamiento del Darién. La región fue profusamente estudiada en la segunda mitad del siglo, con el envío desde Cartagena de varias expediciones al mando de ingenieros militares, para el reconocimiento y trazado de cartas, con el fin de tener un claro conocimiento del territorio y definir estrategias de control y operación militar básicamente, en razón de la presencia extranjera en el golfo y el Darién, el contrabando y una inminente guerra con Inglaterra. Además, con la intención de definir la mejor manera para reducir la población indígena, realizar los nuevos poblamientos y los emplazamientos en aras de la defensa del territorio; con lo que también el Atrato se podría abrir a la navegación y beneficiar los entables mineros del Chocó ayudado por el comercio con Cartagena.

El Chocó en la cartografía del siglo XVIII. Los cartógrafos militares

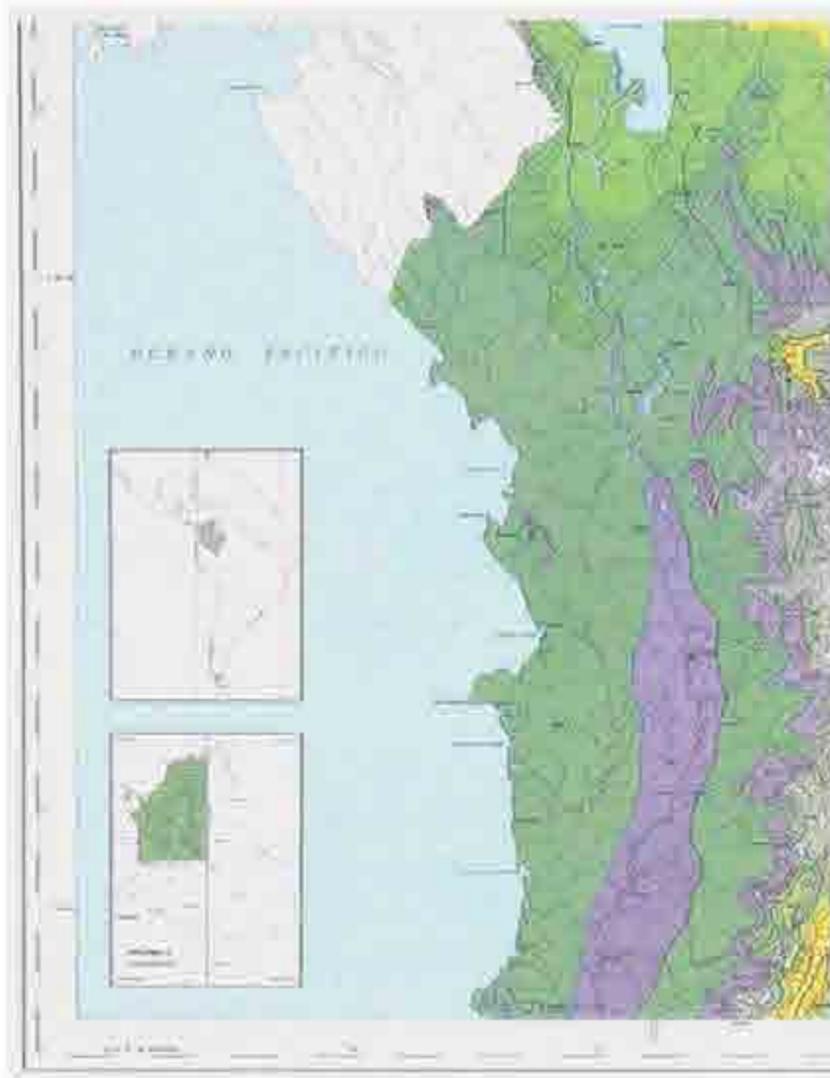
En el mapa *Nouveau Royaume de Grenade Nouvelle Andalousie et Guyane*, elaborado por el cartógrafo Jacobo Nicolás Bellin y editado en París en 1764³⁰, la provincia del Chocó aparece ya representada y, al contrario de mapas anteriores e incluso posteriores, existen señalizaciones y límites precisos, además de diferenciaciones notables al interior de la misma. Por su parte, algunas cartas todavía no representaban al Chocó o señalaban estos territorios como provincia del Darién.

El mapa de Bellin señala al Darién como la costa que rodea al golfo del mismo nombre. Diferencia los ríos San Juan y Atrato, designándolos con la toponimia que ya será definitiva, y adicionalmente ubica a las poblaciones de Nóvita y Citará como

³⁰ Eduardo Acevedo Latorre. *Atlas de mapas antiguos de Colombia. Siglos XVI a XIX*, Bogotá, segunda edición, Editora Arco, pág. 92.



Mapa 23. Mapa del departamento del Chocó, 1985.



Mapa 24. Mapa ecológico según la clasificación de formaciones vegetales del mundo de L. R. Holdridge.

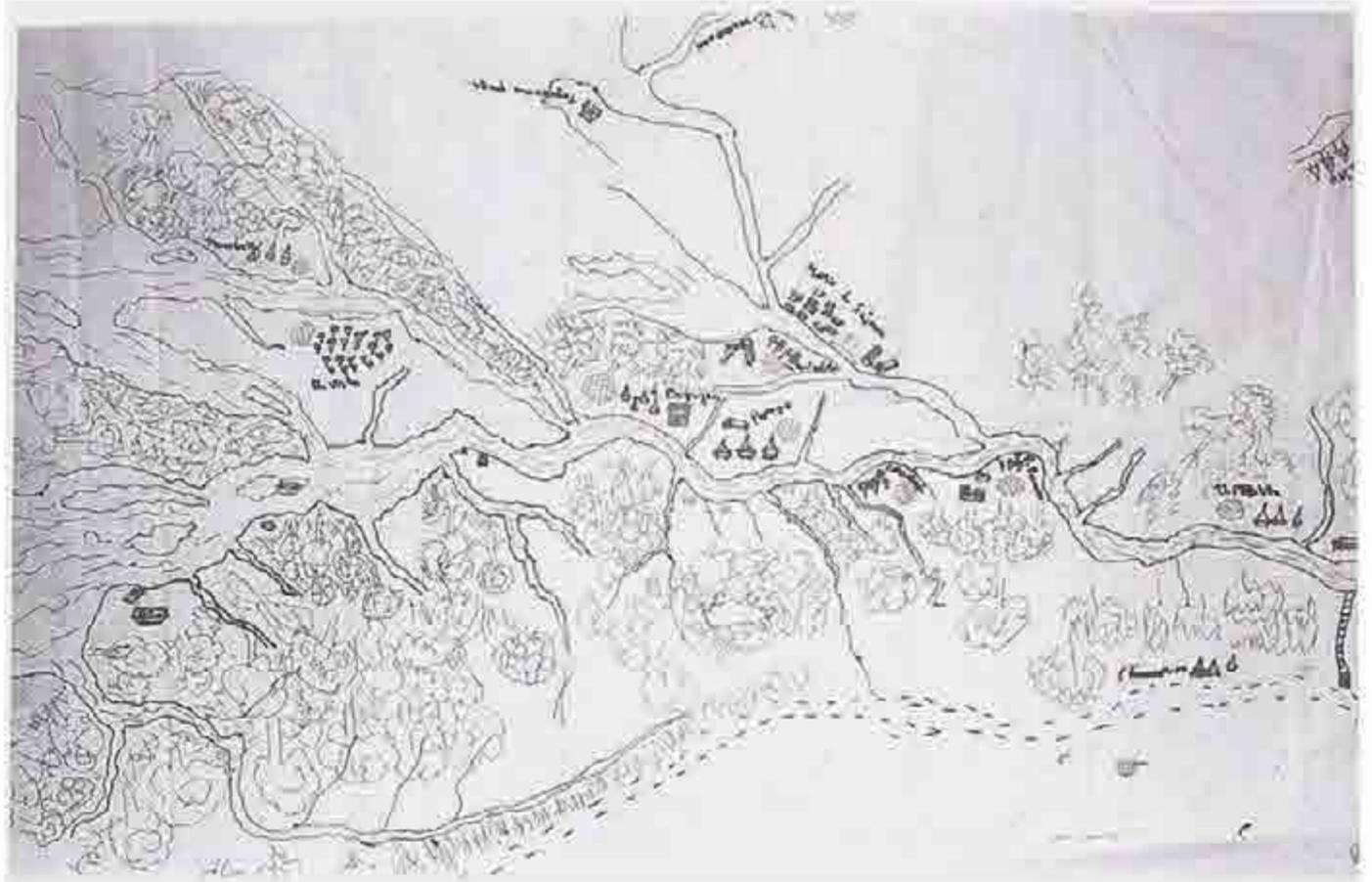
los centros urbanos más significativos para la época; cada uno en las márgenes de los ríos que daban nombre a los cantones en que se subdividía la provincia y de los que eran centros administrativos. Existe en la cartografía general una aprehensión muy cercana a lo que realmente ocurría con el Chocó, respecto a su integración a la red urbana y a la formación espacial colonial.

Sin embargo, esta provincia se fue reduciendo poco a poco, cediéndoles territorios a las administraciones contiguas. Para 1762 el Virreinato de la Nueva Granada estaba formado básicamente por gobernaciones y algunas provincias, entre las que estaban las de Guyana y la del Chocó. Para este año la del Chocó limitaba con las gobernaciones de Antioquia, Santa Marta y Panamá, que la asfixiaban, pues no tenía ya acceso directo al golfo de Urabá, ni siquiera al río Atrato, reduciéndose básicamente a los territorios de la serranía del Baudó.

Pero mientras se precisaban los límites del Chocó, aumentó el interés por el conocimiento de su territorio, especialmente de la región de influencia del río Atrato, recién sometida al régimen virreinal, desde el golfo de Urabá hasta el cantón de Citará. Se podría decir que el siglo XVIII, en cuanto a la cartografía, es el siglo de los ingenieros militares, pues son fundamentales los trabajos elaborados por el cartógrafo e ingeniero de fortificaciones Antonio de Arévalo, el capitán Antonio de la Torre y Miranda, el capitán de ingenieros Juan Jiménez Donozo, el brigadier de la Real Armada Joaquín Francisco Fidalgo o del gobernador del Chocó, Jaime Navarro, además de otros informes referidos específicamente al Darién.

El ingeniero Arévalo, en su misión de pacificación del Darién, encomendada en 1761, fue acompañado por el también ingeniero Antonio Narváez, la que se cumplió entre el 10. de enero y el 26 de febrero, y en la que levantó un mapa general y varios planos de los puertos y caminos; además diseñó un fuerte, escribió un diario y, finalmente, una descripción de la provincia³¹. En 1785 realizó otra visita, dando cumplimiento a las órdenes reales, por intermedio del virrey Caballero y Góngora, para poblar el Darién, en la que produjo, a bordo del bergantín La Princesa, el plano del

³¹ Enrique Marco Dorta. *Cartagena de Indias. Puerto y plaza fuerte*. Cartagena, Alfonso Amado editor, 1960. pág. 282.



Mapa 25. Mapa comunitario de indígenas wuanana (comunidad papayo), 1996.

tramo final del río Caimán firmado el 2 de febrero³², y en la que participó de la fundación de los cuatro poblados realizados ese año.

El capitán De la Torre y Miranda realizó en 1778 un proyecto de poblamiento del Darién para asegurar el tráfico del comercio del río Atrato y lograr la comunicación entre los ríos Sinú y Atrato con las provincias de Citará, Chocó y Antioquia. Este proyecto lo plasmó en un plano del geógrafo Tomás López que fue impreso en Madrid (España)³³.

Antonio de la Torre y Miranda realizó otro proyecto destinado a trazar un "camino de tierra" entre el río Sinú y la provincia de Citará³⁴, para lo cual realizó una exploración por el río Atrato, de la cual rindió un informe en 1779, acompañado de un mapa del río Atrato. Ambos mapas son interesantes porque precisan apartes del Darién y el Atrato, pero es bueno anotar cómo De la Torre y Miranda hace una diferenciación entre la provincia del Darién, circunscrita al Bajo Atrato, y la provincia del Chocó, definida por él desde el Medio Atrato hasta el Alto Chocó.

Un año después, el turno le correspondió al capitán de ingenieros Juan Jiménez Donozo, quien tenía preparada su expedición con anterioridad a la De la Torre y Miranda, pero que apenas pudo concretarla en 1780, entregando el 15 de noviembre de ese año la *Relación del Chocó, o de las provincias de Citará y Nóvita*³⁵.

El plano del río Atrato realizado por Jiménez Donozo estaba acompañado de una de las relaciones más completas sobre el Chocó, no sólo en sus aspectos geográficos, sino, además, en la extensión al campo demográfico, político, administrativo, económico y etnográfico, aparte del reconocimiento y descripción del río Atrato.

Obviamente, se debe precisar que estas relaciones sobre el Chocó correspondieron a los territorios explorados, conocidos o en proceso de reconocimiento, como es el caso de los de la región del Atrato, pero únicamente aquellos que estaban bajo el control de la corona española, puesto que existían aún extensas áreas libres de dominación, bajo el control de los pueblos indígenas, como es el caso de los cunacunas del Bajo Atrato.

Normalmente los cunas eran señalados como belicosos, irreductibles, o sus territorios eran designados como *tierras desiertas*, como describe en su mapa Antonio de la Torre y Miranda las áreas de Urabá. Elaborar mapas de estos territorios, al igual que de las

³² Vicenta Cortés, *op. cit.*, pág. 153.

³³ Pilar Moreno de Ángel, en *Antonio de la Torre y Miranda. Viajero y poblador siglo XVIII*, Santafé de Bogotá, Editorial Planeta, 1993, pág. 188.

³⁴ *Ibid.*, pág. 188.

³⁵ Enrique Ortega Ricaurte, *op. cit.*, pág. 205.

costas, era imperioso para la corona, con el fin de diseñar estrategias de control y sometimiento, tanto para los extranjeros como para los indígenas, que de hecho estaban aliados entre sí en contra de los españoles. Un ejemplo de lo anterior es el mapa denominado *Cunacunas*, elaborado en 1759 para el informe del gobernador Francisco Martínez.

De estas partes conocidas se hicieron a finales del siglo XVIII varias descripciones y algunos planos sin autor conocido. De las primeras podemos señalar la *Descripción superficial de la provincia del Zitará, con sucinto relato de las poblaciones, establecimientos de minas y ríos de mayor nombre* y la *Compendiosa noticia del actual estado de la provincia de Nóvita*, además de la presentada por Pedro Muñoz de Arjona, denominada *Descripción del gobierno del Chocó, sus pueblos de indios, el número de estos, Reales de Minas, número de negros y esclavos para su laboreo*, todas sin fechas precisas, pero situadas después de 1770³⁶. Entre los planos, el "*Plano que muestra la inmediación de Quibdó último pueblo del Chocó con los indios Barbaros nombrados cunacunas entre los que se hallan incluidos diferentes Naciones como son ingleses, franceses, etc.*"³⁷, también de autoría anónima, que muestra el río Atrato desde Quibdó hasta la desembocadura en el golfo de Urabá.

Aparte del Atrato, también este período va incorporando en la cartografía nuevamente a la costa Pacífica, no de manera general y de reconocimiento, como ocurrió en los siglos anteriores, sino para integrar el poblamiento que se empezó a realizar especialmente hacia el norte en los límites con Panamá. Un mapa realizado en 1783 hace la relación de toda la cuenca del río Atrato hasta Lloró, y a su vez incorpora la parte norte hasta Panamá, incluyendo la costa norte Pacífica, en donde se consolidan las fundaciones que se estaban realizando en la bahía de Cupica, con el nombre de *Pueblo Nuevo*. Esta vertiente recoge en sus toponimias las de origen indígena y las nuevas españolas originadas por la colonización que se establecía hacia este sector.

Del Virreinato a la República. Una provincia definiendo fronteras. Siglo XIX

Cuando en 1803 el gobernador del Chocó, Carlos de Ciaurriz, en cumplimiento de una cédula real de 1801, presentó un informe de su gobernación, los principales pueblos eran los de Nóvita, Quibdó y Tadó, ocupados por algunos "blancos de distinción"; que en razón de las actividades comerciales fueron de Cartagena los tratantes en ropas o de Cali, Buga, Cartago y Anserma los comerciantes de víveres. La otra población estaba conformada por mulatos, zambos y negros libres y vivía dispersa, mientras que la población indígena era la que estaba más reunida en sus respectivos pueblos por conveniencia de los corregidores, según este informe³⁸.

La situación económica era compleja, en razón de la decadencia de la minería desde finales del siglo XVII, la cual se agudizó con las luchas independentistas, por la incorporación de los esclavos negros a los ejércitos bajo la promesa de su liberación. El abandono de los entables mineros fue absoluto, ya que de hecho eran simples lavaderos.

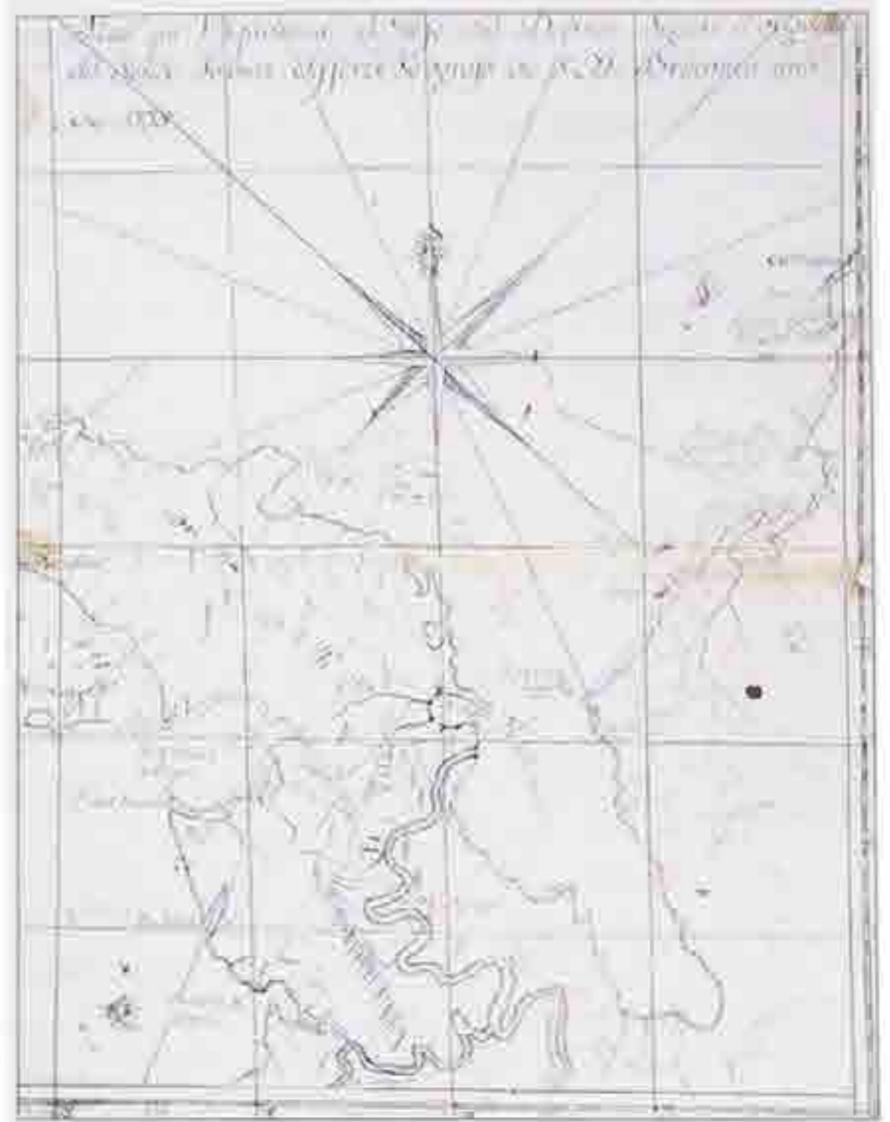
Entre el año 1810, cuando se erigió en Quibdó la Junta Gubernativa, y hasta 1820, fecha de la célebre batalla de Murri, transcurrieron diez años de participación en la guerra de independencia. El coronel José María Cancino organizó la primera administración republicana del Chocó, que desde 1819, en la Constitución de la Gran Colombia, quedó como parte integrante del departamento de Cundinamarca; pero dos años después, la provincia del Chocó, formada por dos cantones: Atrato y San Juan, pasó a formar parte del departamento del Cauca.

Comenzó con ello un largo proceso de 85 años, en los cuales el Chocó varió en las constituciones de la dependencia de Popayán su carácter político administrativo y sus fronteras territoriales, proceso que tuvo un hecho importante en 1906, con su

³⁶ Revista Cespedesia, Boletín Científico del departamento del Valle del Cauca, suplemento núm. 4, núms. 45 y 46, Cali, junio de 1983, págs. 425 a 472.

³⁷ Archivo General de Indias, mapas y planos, Panamá, 193.

³⁸ Don Carlos de Ciaurriz toma posesión del cargo de gobernador del Chocó. Su informe como consecuencia de la cédula real de Su Majestad de 24 de abril de 1801, que trata sobre reunión de poblaciones. En Enrique Ortega Ricaurte. *Historia documental del Chocó*, Bogotá, Ministerio de Educación Nacional, publicaciones del departamento de Biblioteca y Archivos Nacionales, vol. XXIV, Editorial Kelly, MCMLIV, págs. 276-277.



Mapa 26. Plano que representa el golfo del Darién, según el original del señor Tomas Jefferis, 1775.

declaratoria como intendencia. En el lapso de 1832 y 1857 fue provincia independiente. A partir de 1858 entró a formar parte del Estado Soberano del Cauca hasta 1886, como provincia con autonomía administrativa, pero con la convención de 1886, cuando los estados pasaron a ser departamentos, volvió a perder su autonomía como parte integrante del departamento del Cauca.

Es de destacar que entre junio de 1830 y finales de 1831, el Chocó, como parte del departamento del Cauca, se anexó a la recién creada República de Ecuador; sin embargo, por iniciativa del Cantón de Citará, esta *fugaz aventura* no prosperó³⁹. Los límites del *viejo Chocó* se fijaron por la ley 131 de 1863⁴⁰, y tenían similitud con los límites heredados de la colonia, manteniéndose inalterables a lo largo del siglo XIX, en cualquiera de las divisiones político-administrativas de las que formó parte hasta 1886 cuando fueron las municipalidades del San Juan y del Atrato y no el Chocó las unidades administrativas.

Dentro de esos límites se incluían los territorios que comprendían el distrito de Turbo, creado el 5 de septiembre de 1846, que desde 1821 era aldea del cantón del Atrato, y que en 1870 se ratificaba como distrito perteneciente al Chocó e incluía las secciones de León, Carepa, Chigorodó y Arboletes⁴¹. Esto, a pesar de las pretensiones de Antioquia, que siempre lo reclamó como suyo y que ocasionalmente, entre 1848 y 1850, lo incluyó dentro del territorio antioqueño. Incluso Manuel Uribe Ángel, en su *Geografía general del Estado de Antioquia en Colombia*, publicada en París en 1885, argumentó el derecho histórico de Antioquia a la banda derecha del Atrato hasta la cordillera del Abibe y a una parte del litoral Atlántico⁴².

La pertenencia al Chocó, o en su defecto, a la del Cauca, no fue impedimento para que el gobierno antioqueño, que pedía la reintegración del territorio, especialmente desde 1875, por el valor estratégico que fue adquiriendo, dispusiera adelantar proyectos de colonización dirigida, mediante la apertura de caminos, o bien por iniciativa particular, para los que se contrataron ingenieros como Carlos Segismundo de Greiff, Martín Nugent o Henry White, entre otros, quienes adelantaron exploracio-

³⁹ Daniel Valois Arce, *Departamento del Chocó*, Medellín, Tipografía Industrial, 1945, pág. 20.

⁴⁰ *Geografía económica de Colombia*, op. cit., pág. XI.

⁴¹ *Ibid.*, págs. 236 y sigs.

⁴² Manuel Uribe Ángel, *Geografía general del Estado de Antioquia en Colombia*, Medellín, segunda edición, Colección Autores Antioqueños, vol. 11, 1985, págs. 13 y sigs.



Mapa 27. Proyecto del capitán Antonio de la Torre y Miranda "sobre el establecimiento de cuatro poblaciones desde Lorica al referido Golfo del Darién", 1773.

nes y estudios, con el fin de llevar a cabo estos proyectos en la segunda mitad del siglo XIX.

Pero si los límites externos tuvieron una definición más o menos clara, no ocurrió lo mismo con sus fronteras internas, que comenzaron a tener variaciones notables por el desplazamiento de grupos poblacionales y por el ingreso de nuevos actores en su territorio. Factores de carácter económico y político fueron en esencia los responsables de estos hechos.

En la Heroica, el comercio cartagenero en constantes dificultades por los cíclicos cierres del Canal del Dique, pero beneficiado desde la reapertura de la navegación por el río Atrato en 1790, vio aumentar sus posibilidades económicas en las selvas chocoanas, a principios del siglo XIX, con la exportación del caucho y posteriormente de otras especies forestales, como la tagua o ipecacuana, a los mercados de Europa y Estados Unidos.

Hacia esta región viraron sus intereses muchos comerciantes, primero en el Bajo Atrato y después en el Atrato Medio, y específicamente en Quibdó, ayudados por la introducción de la navegación a vapor. Con ello convirtieron el Atrato en una gran zona de explotación de materias primas de exportación, lo que atrajo gran número de inmigrantes costeños mestizos hacia el Bajo Atrato y el Darién, lo mismo que de negros del sur del Chocó, a lo largo del río en el Medio Atrato y partes de Urabá, en particular en la banda oriental.

La población negra emigró muy especialmente después de 1851 de la región de Nóvita, en razón de la ley de liberación de esclavos de 1851, desplazándose desde el San Juan hacia el Baudó y el río Atrato. En este río ocuparon los diques aluviales desplazando a los indígenas emberas, que debieron proseguir su migración hacia las partes altas de los afluentes del Atrato. Esta nueva dinámica poblacional definió nuevas fronteras e incorporó a su vez nuevos territorios a la estructura espacial y al sistema económico del Chocó republicano y, por ende, del país.

Estos dos hechos, la explotación de recursos forestales y la migración negra, hacen que los intereses se vuelquen hacia el Atrato y a través de éste a Cartagena y el Caribe, quedando atrás la dependencia de Popayán, al menos en lo económico y comercial. Por el Bajo Atrato salían para Cartagena caucho, cacao, copaiba, mora, oro, tagua y maderas, especialmente cedro⁴³. Esto convierte a Quibdó en el centro

⁴³ Griseldino Carvajal. *Exposición descriptiva del camino del Chamí y sus ramificaciones*, Palmira, 16. de marzo de 1894, pág. 13.



Mapa 28. Mapa del Darién (fragmento). Realizado en tinta por Agustín Codazzi.

más importante, reafirmado con la capitalía definitiva del Chocó en 1851, mientras que Nóvita comienza su acelerado declive y aislamiento.

Los dos últimos decenios están marcados por el interés de empresas y empresarios por la explotación minera en el río Atrato y en sus diferentes afluentes primordialmente. Desde 1887 William Curtis había recibido un privilegio de explotación por parte del gobierno del Cauca, pero en el siguiente decenio, aparte de la compañía *Atrato Mining and Developing Company*, estaban la *Compañía Minera Franco-belga* y la compañía francesa llamada *Minas del Cauca*⁴⁴.

Las evaluaciones del potencial minero para estas u otras empresas implicaron la realización de exploraciones y estudios, con sus respectivos planos. Vale la pena mencionar, por ejemplo, el *Report on the Rivers San Juan, Sipí and Tamaná*, realizado por Robert Blake White⁴⁵, un inglés que además hizo trazos viales como el del Camino de Antioquia, pero ante todo es el iniciador de una dinastía que va a tener notable incidencia en el Chocó y produciría importantes informes, como los de Henry o Juan Enrique White, que también en estos años realizaron varios estudios de orden geológico.

La cartografía del siglo XIX. De científicos, viajeros, exploradores y otros más

El desarrollo de la cartografía en Colombia durante el siglo XIX fue notable, hecho que estaba reflejando el nuevo espíritu que se quería introducir. Con “La Independencia —tanto política como intelectual— nace ante todo de la experiencia científica, que permite ver la realidad con otros ojos”⁴⁶. Esta experiencia científica tuvo niveles desiguales entre las dos mitades del siglo: una primera mitad en donde, antes de la Independencia, se concentró en los últimos años de las investigaciones de Mutis, epígonos de la Expedición Botánica, y en el arribo por iniciativa propia de científicos que recorrieron el país y dejaron notables investigaciones y algunas cartas geográficas, como fue el caso de Alexander von Humboldt y su compañero Aimé Bonpland. El primero elaboró en 1801 un plano del río Magdalena.

⁴⁴ *Ibid.*, pág. 27.

⁴⁵ Robert Blake White, *Report on the Rivers San Juan, Sipí and Tamaná*, Londres, 1883, 12 págs.

⁴⁶ Carlos José Reyes Posada, “De los descubrimientos a la invención”, en *Revista Senderos*, publicación semestral de la Biblioteca Nacional de Colombia, vol. V, primer semestre, núms. 25 y 26, Bogotá, agosto de 1993, pág. 451.



Mapa 29. Darién colombiano.

El espíritu de la experiencia no fue generalizado, aunque quiso imponerse con la Independencia, cuando Francisco Antonio Zea, por orden de Francisco de Paula Santander, trajo desde Europa las ideas y los científicos para establecer en el país un Museo de Ciencias Naturales y una Escuela de Minería⁴⁷. No obstante, la experiencia fracasó. Entre los científicos traídos estaban Mariano Rivero, François-Desiré Roulin y Jean-Baptiste Boussingault⁴⁸, quienes hicieron importantes contribuciones, especialmente en el área de la minería, y este último, algunos aportes a la cartografía como el mapa del distrito minero del Cantón de Supía.

Es realmente en la segunda mitad del siglo XIX cuando el espíritu científico toma vuelo y la cartografía alcanza un grado notable de desarrollo con la creación de la Comisión Corográfica en 1850, en el gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera. Hasta ese momento la mayor parte del territorio estaba por recorrer, pocas provincias tenían mapas y descripciones geográficas⁴⁹. Con la Comisión se buscó suplir este vacío y, gracias a tan importante empresa científica, Colombia manifiesta un intento de conciencia histórica y escudriña su propio ser en busca de una identidad geográfica, económica, histórica y social⁵⁰.

De estos dos períodos el Chocó recibe su incidencia directa; es así como Alexander von Humboldt, aunque no estuvo en el Chocó, en sus años en Colombia entre 1801 y 1804, por referencias, se formó una idea aproximada de lo que era el Chocó en cuanto a riqueza minera, condiciones geográficas, régimen de pluviosidad, e incluso dio su opinión sobre cómo era loguable el desarrollo del mismo y hasta condenó la esclavitud por ser contraproducente para la minería⁵¹. El sabio Humboldt utilizó el plano hidrográfico del río Atrato realizado por Juan Jiménez Donozo como base, al igual que los datos y observaciones, incluyéndolos en el atlas de veinticinco mapas elaborados por él⁵².

El mapa del Reino realizado por Tomás López en 1802 se fundamentó, a su vez, en los trabajos de Humboldt y nuevamente en los de Juan Jiménez Donozo sobre el Chocó, además de los de Francisco José de Caldas y el francés Roulin⁵³.

⁴⁷ Diego Becerra Ardila y Olga Restrepo Forero, "Las ciencias en Colombia", en *Gran Enciclopedia de Colombia*, vol. 5 Cultura, Círculo de Lectores, Santafé de Bogotá, 1991-1992, pág. 101.

⁴⁸ Gabriel Poveda Ramos, "Codazzi y la Comisión Corográfica", en *Revista Universidad Nacional de Colombia*, Sede Medellín, Medellín, *Revista de Extensión Cultural*, núm. 24/25, septiembre, 1988, pág. 61.

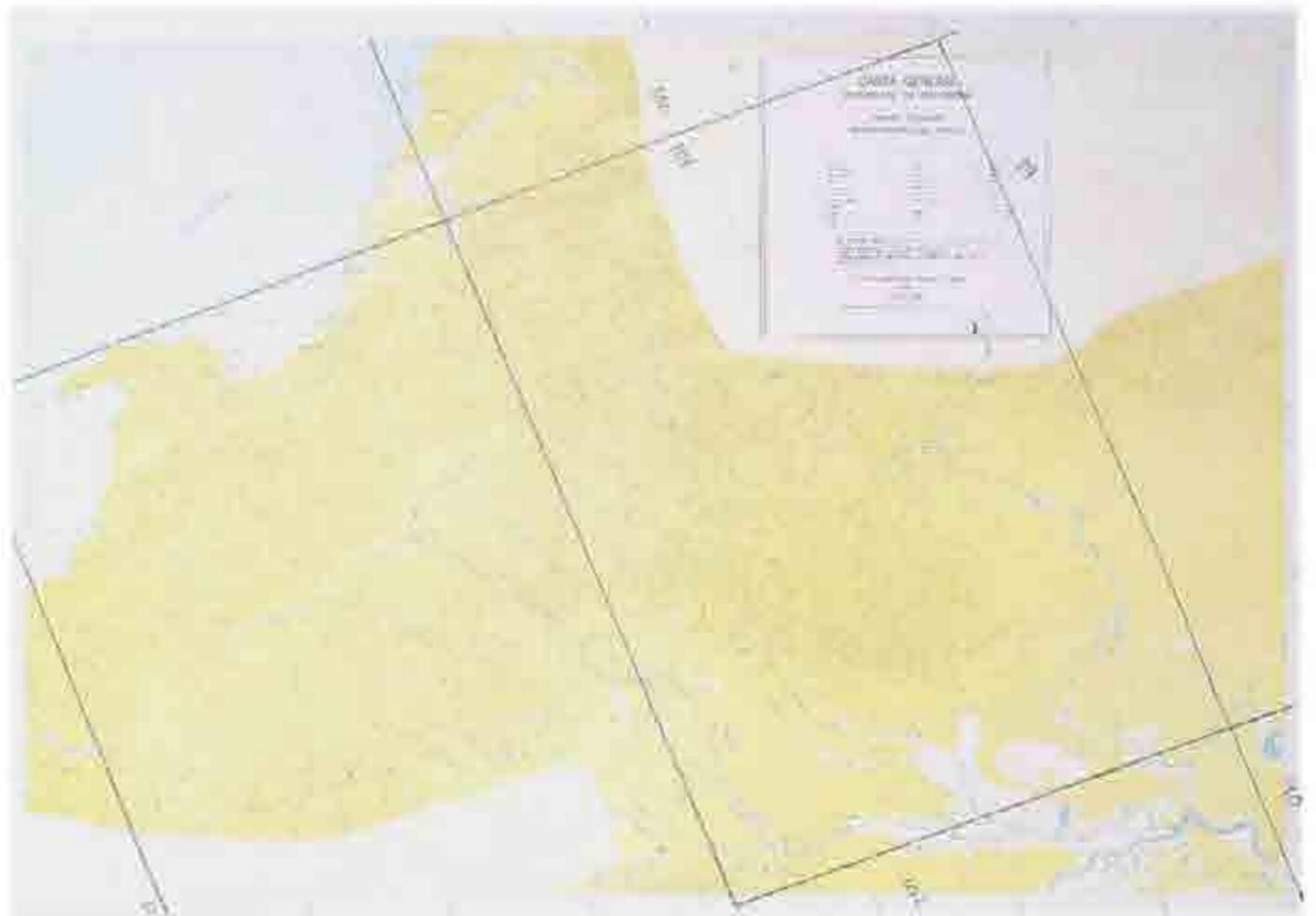
⁴⁹ *Ibid.*, pág. 102.

⁵⁰ Eugenio Barney Cabrera, "La actividad artística en el siglo XIX", en *Manual de historia de Colombia*, t. II, Procultura-Instituto Colombiano de Cultura, segunda edición, Bogotá, marzo de 1982, pág. 595.

⁵¹ *La ruta de Humboldt, Colombia y Venezuela*, Bogotá, t. II, Villegas Editores, 1994, pág. 128.

⁵² Eduardo Posada, "Cartografía colombiana", en *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, vol. VII, Bogotá, julio de 1911, núm. 1, pág. 34.

⁵³ Darío Roza M., "Historia de la cartografía de Colombia", en *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, Bogotá, núm. 4, vol. X, cuarto trimestre, 1952, pág. 180.



Mapa 30a. Carta General, República de Colombia, Atrato-Truandó.

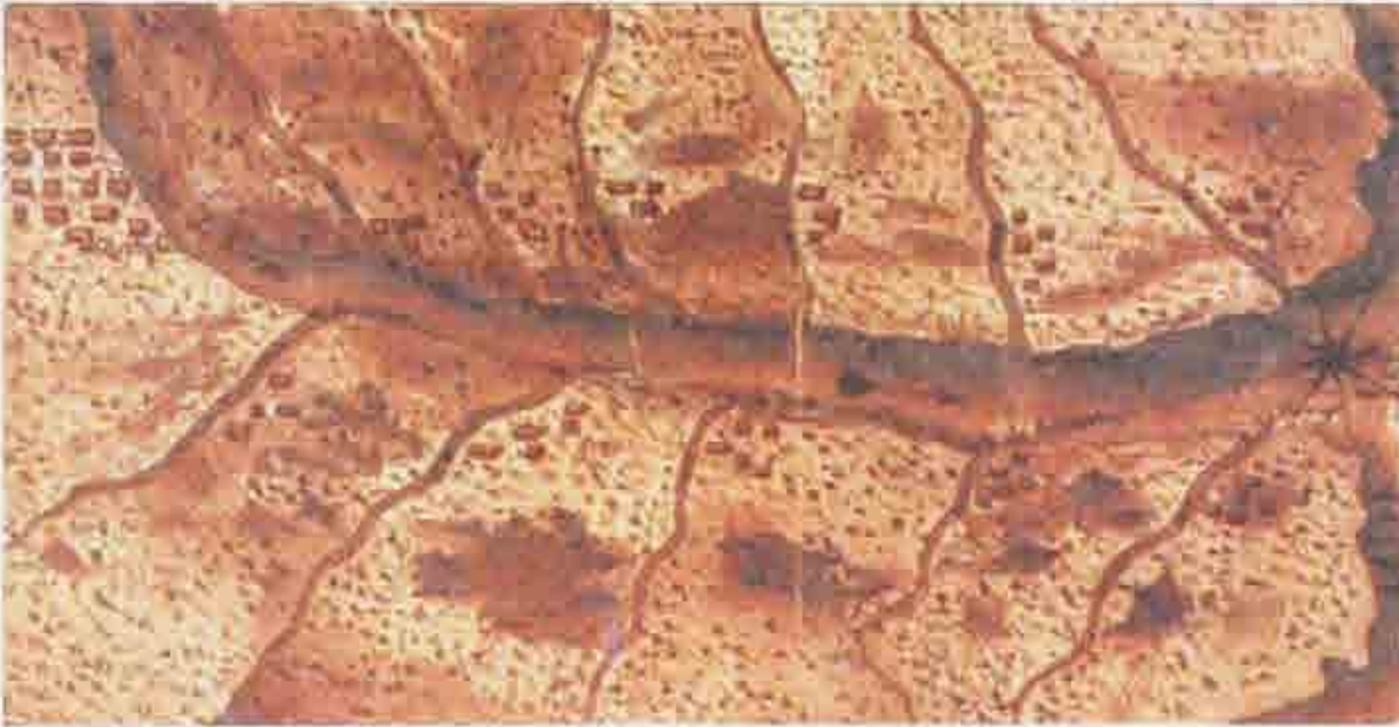


Mapa 30b. Carta General, República de Colombia, Atrato-Truandó.

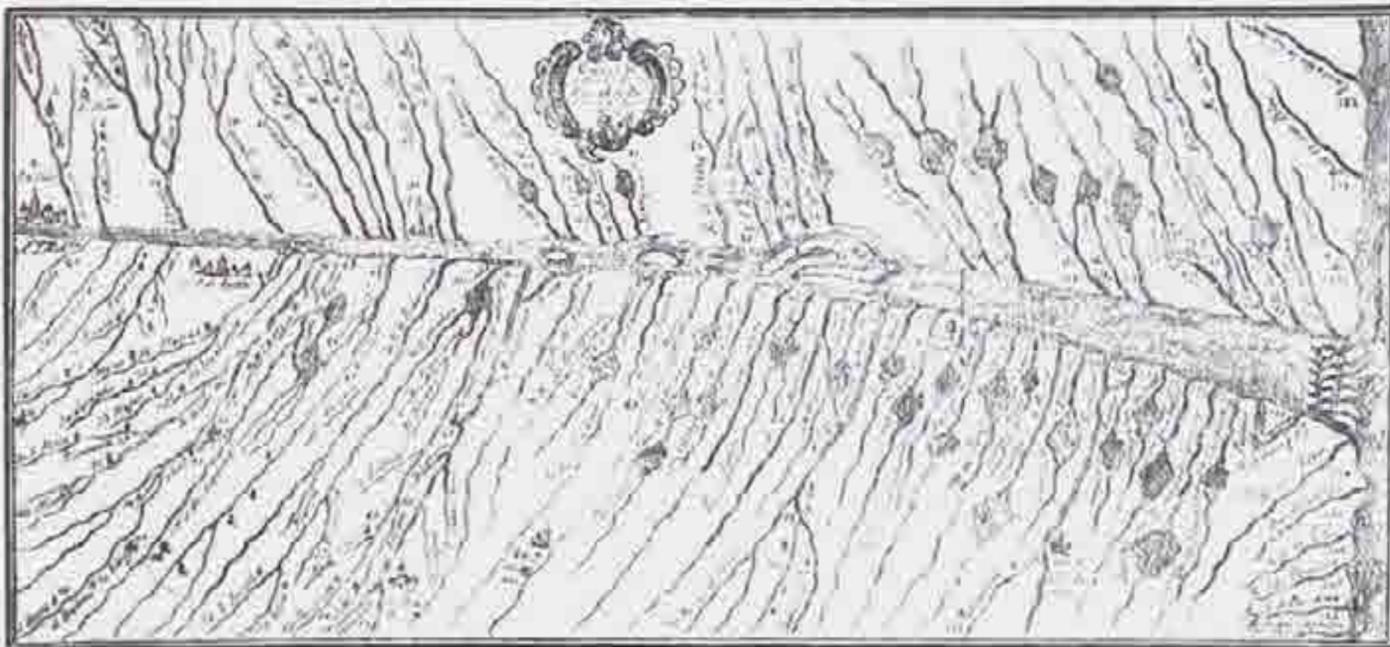
Francisco José de Caldas también y de manera reiterada tuvo presente al Chocó, región de la que temprano tuvo conocimiento y a la que siempre quiso visitar. Uno de los primeros escritos con referencia al Chocó fue sobre el canal interoceánico, según él rompiendo el pequeño estrecho que separa al río San Juan y el río Atrato, sobre el que escribió en mayo de 1797⁵⁴. En 1802, estando en Quito y con viaje programado, planteó internarse “algún tanto en el Chocó, por el número inmenso de plantas, y en especial de palmas, que se dice hay en estas regiones”⁵⁵. En febrero de 1803, la posible ruta la varió para entrar por San Juan e ir hasta el Arrastradero de San Pablo, y salir por el golfo del Darién para luego ir por mar a Cartagena. Aparte del paso interoceánico planteó la importancia de conocer las culebras y las curacio-

⁵⁴ *Obras completas de Francisco José de Caldas*. Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, Imprenta Nacional, 1966, pág. 6.

⁵⁵ Eduardo Posada, *Cartas de Caldas*. Bogotá, Biblioteca de Historia Nacional, vol. XV, Imprenta Nacional, 1917, pág. 170.



Mapa 31. Mapa que demuestra la inmediación de Quibdó último Pueblo del Chocó con los Indios Bárbaros.



Mapa 32. Curso del río Atrato. Plan de la Provincia de Zitará, 1777.

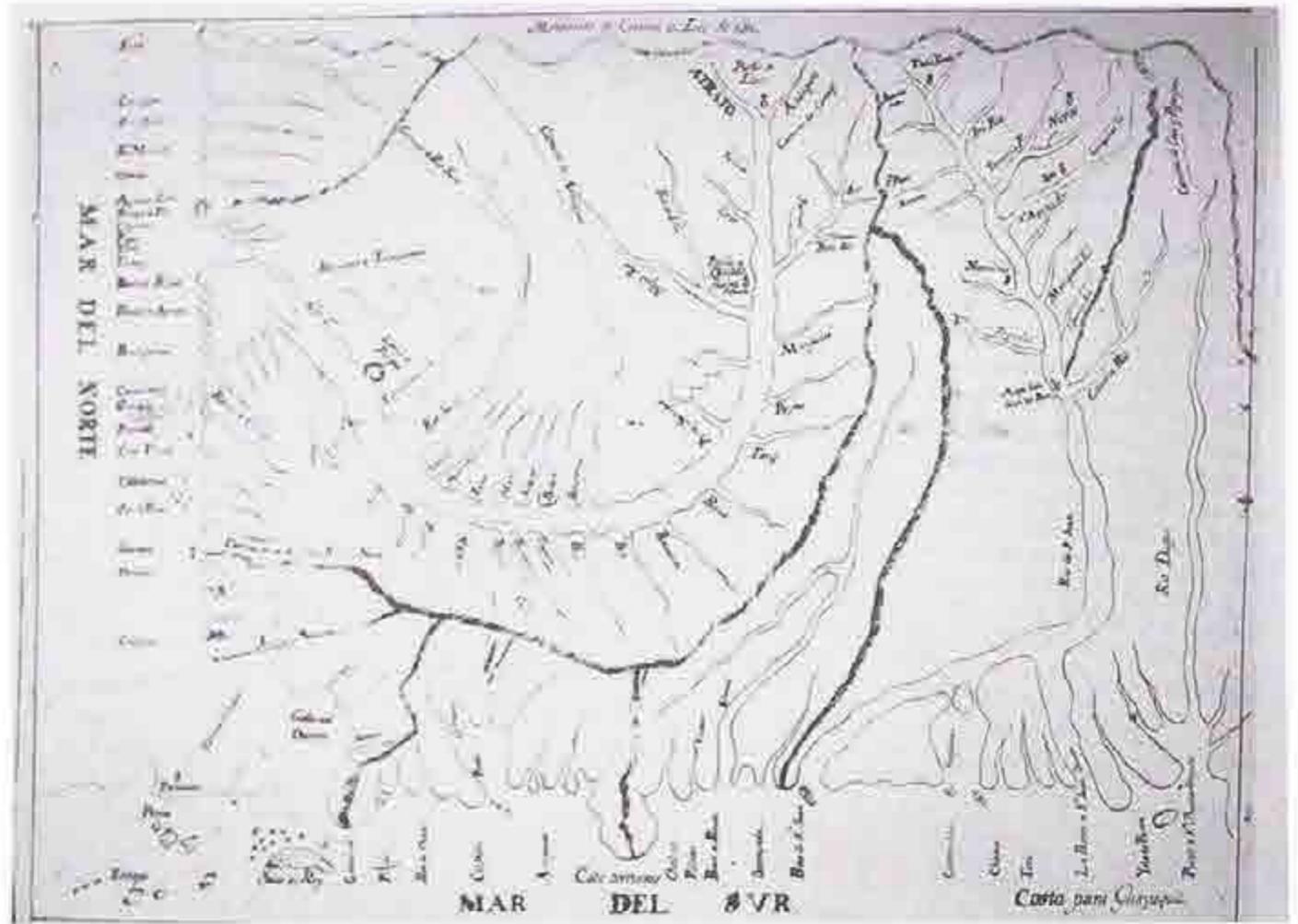
nes producidas por la mordedura, pues “en ningún país del mundo se cura mejor el veneno de sus mordeduras con vegetales que produce el país con abundancia”, decía en su carta a Santiago Arroyo⁵⁶. Esta ruta nunca la hizo, entre otras razones porque en Mapucho (Ecuador), “he estropeado mi salud hasta el punto de sospechar que no podría sufrir la malignidad del Chocó”⁵⁷. A pesar de que escribió varias veces sobre el Chocó, parece ser que sólo hasta 1813 logró visitarlo cuando, estando en Antioquia, fue enviado a trazar el camino al Chocó⁵⁸.

El caso de hablar de oídas, con referencias más o menos precisas, ya señalado en Von Humboldt y Caldas, no fue aislado, ya que muchos viajeros escribieron sobre el Chocó desde regiones próximas, muchas veces exagerando la descripción. Un caso es el de A. Le Moyne, quien, después de haber estado en Colombia entre 1828 y 1839, fue a Francia pero regresó a América con destino a Perú, pasando por Panamá en 1841. Como era casi un imperativo, tocó el tema del canal y dedicó unos apuntes acerca de *algunas regiones del istmo y del Chocó*. Sobre el Chocó eran las mismas generalidades de la época: el clima malsano, la reputación de las minas de oro y platino, y hace mención del canal de Raspadura como el susceptible de la comunica-

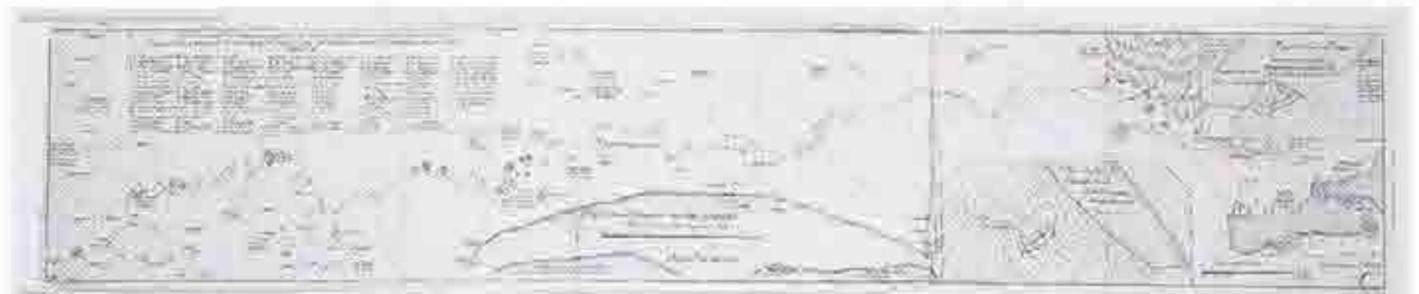
⁵⁶ *Ibid.*, pág. 208.

⁵⁷ *Ibid.*, pág. 225.

⁵⁸ *Ibid.*, pág. X.



Mapa 33. Plano del río Atrato por Antonio de la Torre y Miranda, 1778.



Mapa 34. Plano del curso del río Atrato desde la Quebrada de Yrachorra donde nace hasta su boca en el golfo del Darién, 1870.

ción interoceánica, citando a Humboldt, pero concluye: "Admitiendo que esa comunicación natural exista, es evidente que en las condiciones antes dichas, no tiene utilidad práctica, a menos de realizar trabajos considerables, para una navegación a través de una región desierta y peligrosa por su excesiva insalubridad"⁵⁹.

Después del fracaso de la Escuela de Minería, para lo que había sido traído inicialmente, Jean Baptiste Boussingault viajó a Supía en 1827 para examinar el estado de la explotación de oro en el distrito y, como comisario designado por el ministro, para conciliar los intereses del Estado con los de la compañía *Colombian Mining Company*⁶⁰. De allí emprendió un recorrido por el Chocó en 1829, viaje del cual quedó un capítulo en sus memorias⁶¹, en el que combina la observación del viajero y del etnógrafo con el análisis geológico y de minas, además de realizar una serie de gráficos y levantamientos que se hicieron durante el viaje para superar las incongruencias del mapa tan inexacto que llevaba, según él, del interior del Chocó, tan poco conocido⁶².

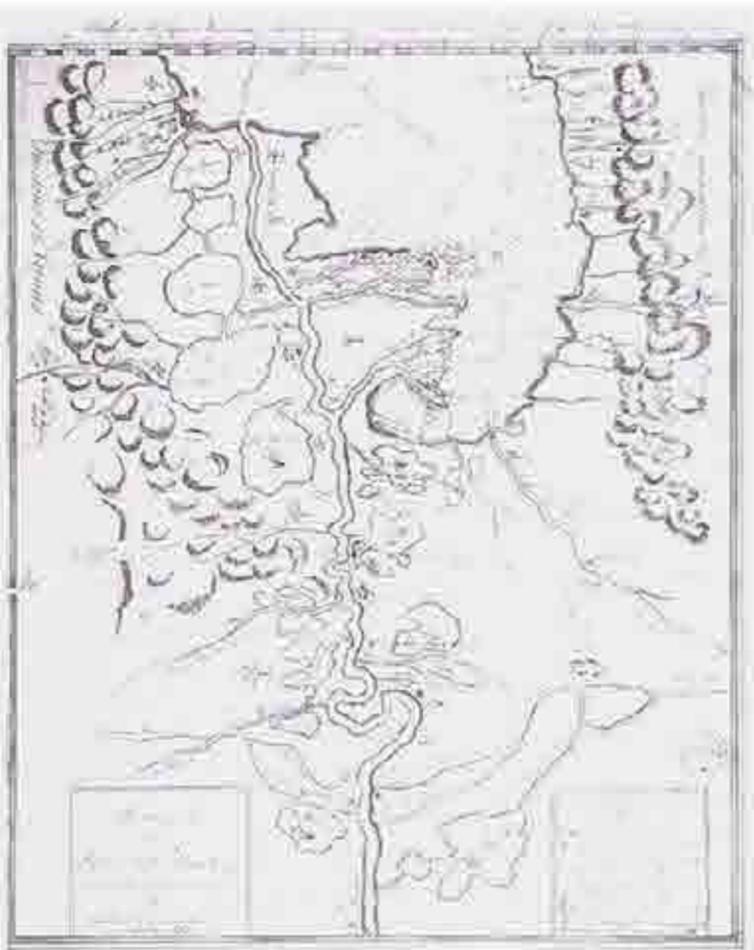
Otro hecho notable y de singular importancia en esta primera mitad del siglo fue el recorrido que hiciera el entonces sargento mayor graduado de artillería del ejército colombiano Agustín Codazzi. En 1819 emprende, por orden de su comandante Luis Aury, un largo recorrido para llevarle un mensaje a Bolívar. En los capítulos IX y X de sus memorias quedó registrado este viaje que hizo por el Chocó, desde la frontera con el archipiélago de San Blas y la costa del Darién hasta la desembocadura del río San Juan en el Pacífico, después de remontar el río Atrato, pasar el estrecho o istmo de San Pablo y bajar por el San Juan.

⁵⁹ A. Le Moynes, *Viajes y estancias en América del Sur: La Nueva Granada, Santiago de Cuba, Jamaica y el istmo de Panamá*, Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, viajes vol. IX, 1945, pág. 414.

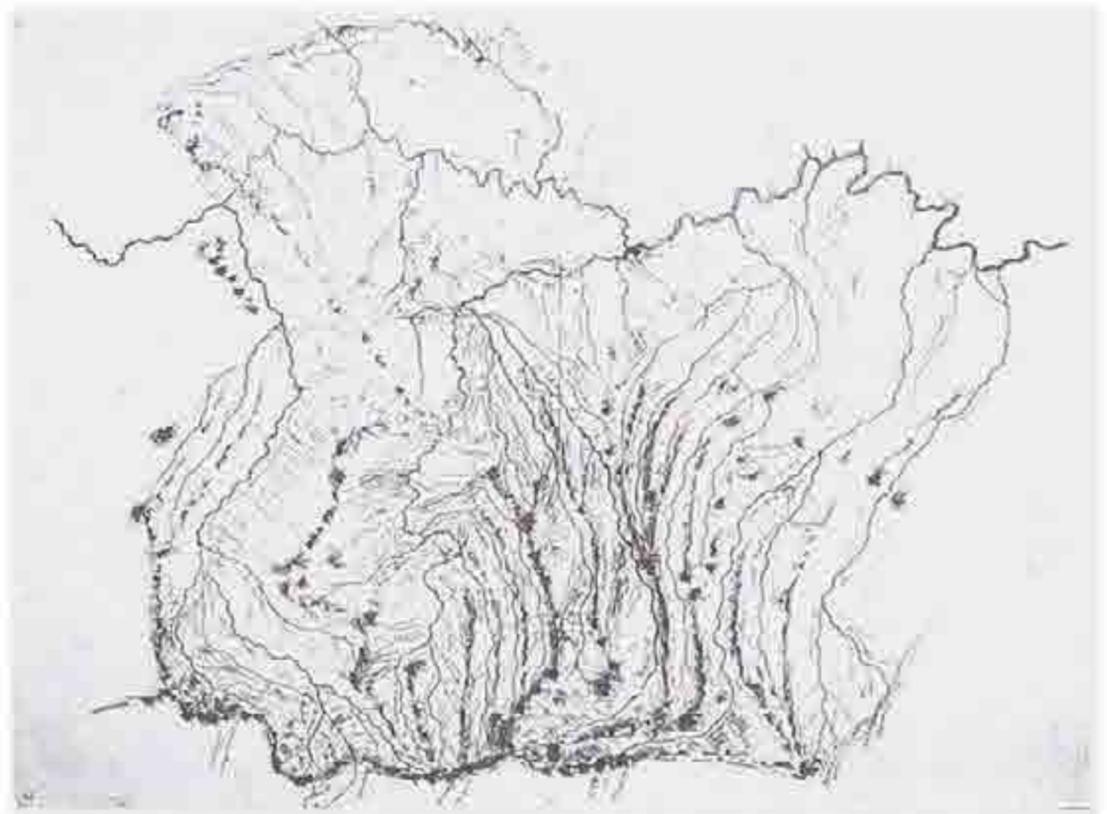
⁶⁰ Jean Baptiste Boussingault, *Memorias*, t. 2, Biblioteca V Centenario, Colcultura. Viajeros por Colombia, Banco de la República, Bogotá, 1994, pág. 94.

⁶¹ *Ibid.*, págs. 195 a 262.

⁶² *Ibid.*, pág. 205.



Mapa 35. Plano de las Bocas del Atrato y de su puerto y ensenadas de la costa por Guillermo Eduardo Couttin, 1832.



Mapa 37. Región entre el río Bebaramá y el río Arquía en la banda oriental del río Atrato hasta la cordillera occidental.

Las páginas memorables de este recorrido son una notable descripción de la geografía de los sitios recorridos, pero lo importante de este viaje que señala Giorgio Antei⁶³ es que significó, en la vida de Codazzi, un antes y un después. La percepción geográfica de éste quedó marcada por aquel recorrido en donde alcanzó la visión de su propio destino⁶⁴. Para Antei los mapas producidos en las memorias, que fueron siete, son muy distantes de los de su madurez, porque son su reconstrucción personal, la simbolización y su historia, mientras que la cartografía posterior retrata directamente el espacio⁶⁵. Es precisamente en el Chocó donde comenzó a ser dueño de sí mismo e inauguró una diversa manera de relacionarse con el mundo reflejada en la producción cartográfica posterior.

De los mapas incluidos en las *Memorias de Codazzi*⁶⁶, dos de ellos están directamente relacionados con el Chocó: el *Mapa del camino del Chocó a Santafé de Bogotá* y el *Mapa del camino del golfo del Darién Atrato arriba hasta el río San Juan*, fechados en 1820 y el último basado posiblemente en mapas del archivo del virrey Sámano. Pero éstos no son los únicos resultados cartográficos, pues existen mapas de la región del Chocó, de la zona de Nóvita y croquis del Baudó, Nóvita, Quibdó, entre otros manuscritos elaborados por Codazzi en sus viajes al Chocó⁶⁷.

Con la Independencia también llegaron los viajeros que en misiones oficiales o privadas se aventuraron por el país en busca de las potencialidades económicas que pudieran aprovechar de los capitales extranjeros, y aun nacionales; o por el placer de la aventura. Los recursos naturales, las posibilidades de explotación, las vías de comunicación, entre otros factores, eran de su interés, y los combinaron con una gran capacidad de observación, testimoniada en interesantes crónicas de viajes.

Muchos de estos viajeros pasaron por el Chocó dejando descripciones de gran valor histórico e inaugurando lo que se denomina la geografía descriptiva, con el sesgo propio de la visión europea; racista y prejuiciada, pero sin detenerse en análisis, o sin dejar, en la gran mayoría de ellos, documentación cartográfica. Entre éstos se puede destacar el mercader francés Julián Mellet⁶⁸, que recorrió el Pacífico colombiano desde Barbacoas hasta el Golfo de Urabá en 1819, pasando por Nóvita y Cita-

⁶³ Giorgio Antei, *Los héroes errantes. Historias de Agustín Codazzi 1793-1822*, Santafé de Bogotá, Biblioteca Nacional, Planeta-Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1993.

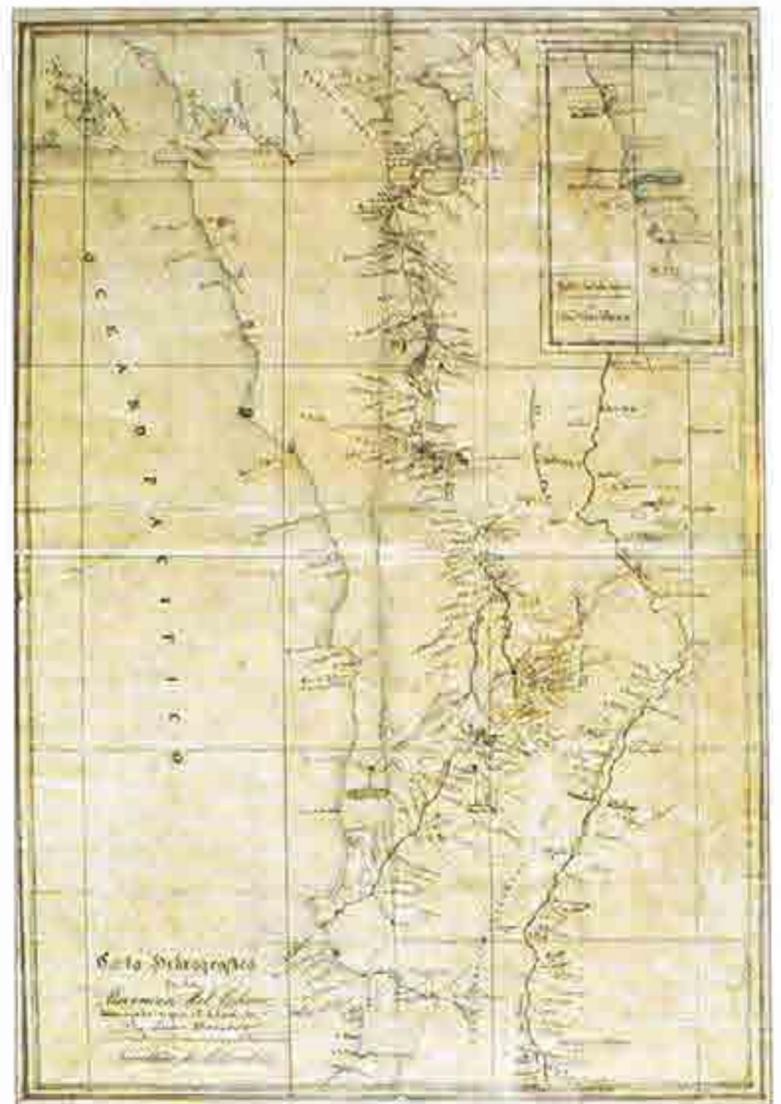
⁶⁴ *Ibid.*, pág. 404.

⁶⁵ *Ibid.*, pág. 405.

⁶⁶ Los manuscritos originales de las memorias están en Italia, con la cartografía respectiva. En Colombia se hizo una traducción pero sin los mapas. Agustín Codazzi, *Memorias*. Banco de la República, 1973.

⁶⁷ Son manuscritos que se encuentran en la *Biblioteca Nazionale Universitaria* de Italia.

⁶⁸ Julián Mellet, *Viajes por el interior de la América Meridional*, Santiago de Chile, Viajeros de Antaño, Editorial del Pacífico S.A., enero de 1959.



Mapa 38. Carta hidrográfica de la provincia del Chocó, bosquejada según el plan de Don Juan Donoso y de los materiales comunicados por el gobierno de la República de Colombia.

rá (Quibdó), de las que dejó algunas descripciones; el también francés Gaspar-Théodore Mollien⁶⁹, en 1823; el inglés Charles Stuart Cochrane⁷⁰, quien entró por Anserma y salió por el Atrato en 1824; el médico francés Charles Saffray⁷¹, que remontó el San Juan, pasó por el istmo de San Pablo y también salió por el Atrato en 1869. El último de ellos en el siglo XIX fue, tal vez, Jorge Brisson⁷², otro francés, quien en 1895 realizó para una compañía antioqueña: la Sociedad Exploradora del Chocó, una expedición por el Alto Chocó.

Mollien dedicó un buen número de interesantes páginas a hacer una descripción de su paso por el Chocó, el que recorrió después de salir de Buenaventura, pasar por el istmo de San Pablo y después por Citará, para proseguir a Panamá por el Atrato, una de las rutas habituales. Es una visión pesimista por la precariedad de los suelos, la insalubridad, el escaso comercio, la carestía de los víveres, la poca población, el abandono de las ciudades, tal vez resumida en estas frases: “*En medio de tantas riquezas el hombre, sin embargo, es pobre y desgraciado, no se ven viviendas sino sobre los oteros que de trecho en trecho hay a lo largo de los ríos*”⁷³. A pesar de ello, tiene espacio para algunos rasgos poéticos o para mencionar los proyectos que un inglés anónimo tenía para realizar un posible canal interoceánico.

Al margen de los viajeros existieron otros extranjeros que como inmigrantes se habían quedado en el país, quienes, llegados básicamente para las explotaciones mineras, aplicaron sus conocimientos topográficos en el levantamiento de mapas de diferentes regiones con algún interés, ya sea para la explotación minera o el poblamiento, como fueron los casos de Gabriel Ambrosio de la Roche, Guillermo Eduardo Couttin, Roberto Blake y Franklyn White, Jorge L. y Henry White Uribe, o el mencionado Carlos Segismundo de Greiff, que representa al grupo de ingenieros que trabajaron desde Antioquia.

De la Roche, un francés que había servido con los comuneros en Francia y emigrado durante la revolución⁷⁴, realizó en 1804 un mapa del Chocó, en donde por primera vez se aproximó a todo el territorio chocoano, aunque sin precisar sus límites. Éste es el mapa de mayor interés de aquellos años, pues ya se va modelando el territorio

⁶⁹ Gaspar-Théodore Mollien, *Viajes por la República de Colombia en 1823*, Bogotá, publicaciones del Ministerio de Educación de Colombia, Imprenta Nacional de Colombia, 1944.

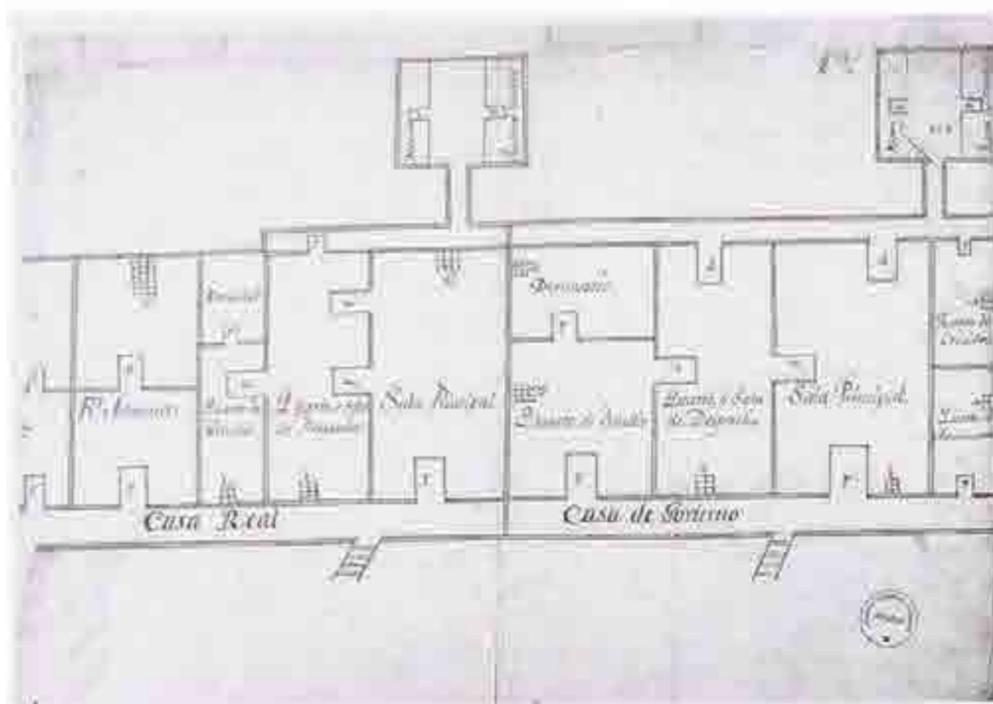
⁷⁰ Cochrane estuvo en el Chocó entre el 24 de enero y el 24 de marzo de 1824, en Charles Stuart Cochrane, *Viajes por Colombia 1823 y 1824*, Santafé de Bogotá, Biblioteca V Centenario, Colcultura. Banco de la República, 1994, págs. 271 a 288.

⁷¹ Charles Saffray, *Viaje a Nueva Granada*, Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, 1948.

⁷² Jorge Brisson, *Exploración en el Alto Chocó*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1895.

⁷³ Gaspar-Théodore Mollien, *op. cit.*, pág. 305.

⁷⁴ Posiblemente es el personaje que vivía en Cartago en el año 1830 y mencionado por Boussingault en sus memorias. Jean Baptiste Boussingault, *op. cit.*, t. II, pág. 162.



Mapa 40. Plano de la casa de gobierno y la aduana de Nóvita, 1801.



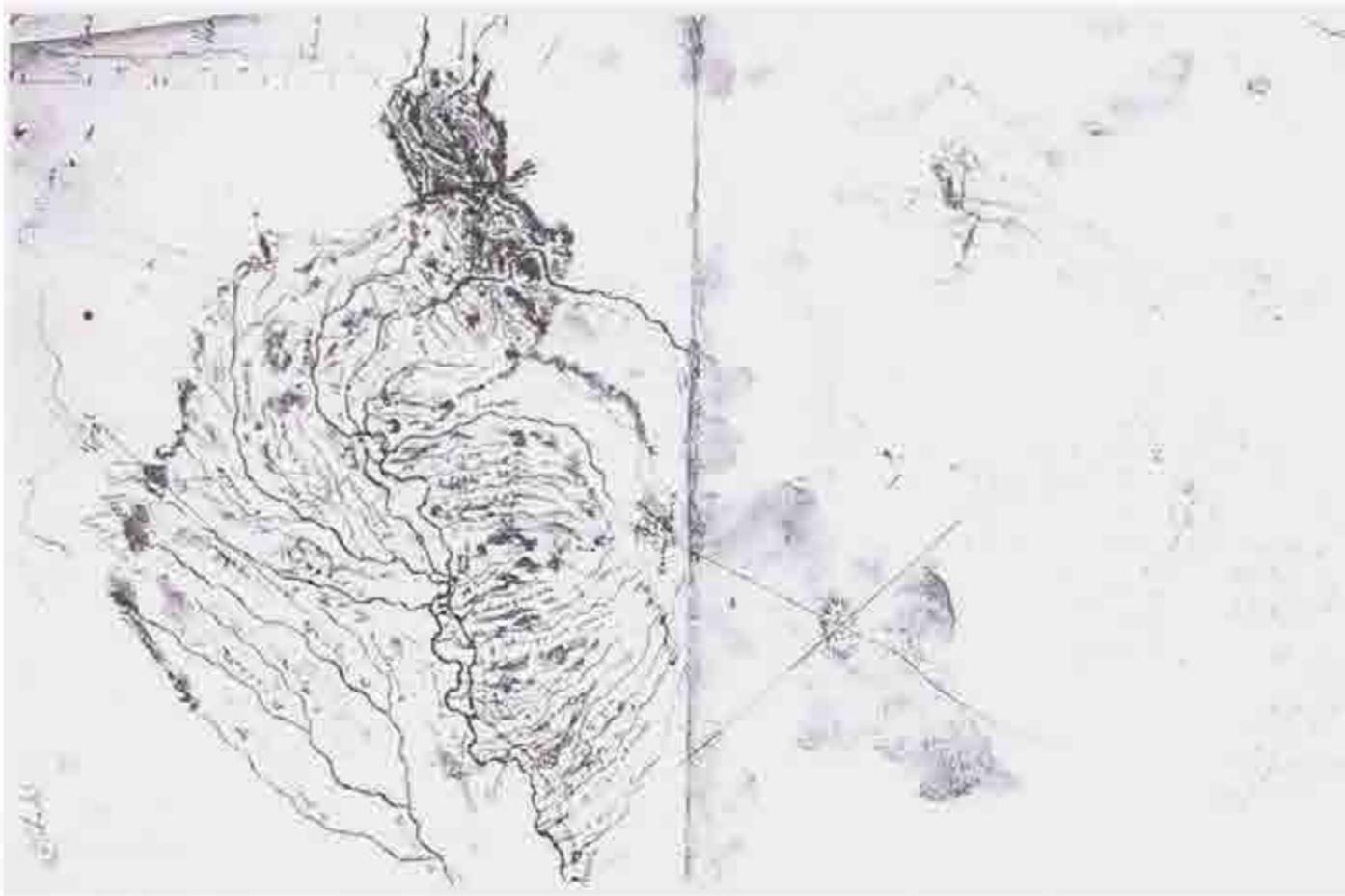
Mapa 41. Plano topográfico de la ciudad de Nóvita y sus alrededores, 1817.

También debe señalarse el mapa del noroccidente de Estados Unidos de Colombia, realizado por Henry White, de la dinastía de los White, en 1886, como parte del informe enviado sobre los distritos de Frontino y Cañasgordas y la propuesta para un camino al mar. Si bien en los dos últimos el interés estaba puesto en gran medida en la región del Bajo Atrato, no dejan de ser mapas importantes para el Chocó, pues en la fecha de ejecución eran territorios chocoanos, en los que Antioquia hacía exploraciones, estudios, planes y aún ejecutaba proyectos de poblamiento, buscando siempre una salida al mar, ya fuera directamente o a través del Atrato para acortar las distancias y disminuir los costos de su comercio. Ésta era una situación que venía mucho tiempo atrás, puesto que desde la misma época del bachiller Antonio Guzmán y Céspedes se buscaba anexar las tierras orientales de Chocó a la zona de Urrao y después de Antioquia. El historiador Roberto Luis Jaramillo señala cómo se había frustrado un plan de anexión desde comienzos del siglo XVIII, con varias entradas de pacificación y exploración, buscando minas y fundando poblados como Fuemia, Murri y otros, para después alegar el mando de la gobernación de Antioquia. Patrocinador de esa política fue el gobernador López de Carvajal⁷⁹. Por lo que esta cartografía es expresión de aquellas pretensiones, que después le rendiría frutos a Antioquia.

Pero el Chocó, y específicamente el Darién, no sólo atrajo a los comerciantes, mineros, científicos y viajeros sino que también llamó la atención de los gobiernos extranjeros y del mismo colombiano, para definir una ruta interoceánica. Es así como este siglo, más que ningún otro, ve resurgir el tema del canal, por lo cual expediciones de diferentes tipos intentaron conocer de manera precisa las rutas ya planteadas o proponer unas nuevas. El que estos exploradores fueran ingenieros permitió acelerar la precisión topográfica de ciertos sectores del Chocó, pues en mayor medida fueron tales estudios y las propuestas realizadas.

Aunque el mayor número de exploraciones y de propuestas se realizaron en la segunda mitad del siglo, en la primera se hicieron algunos estudios y propuestas técnicas, como el informe de Lloy y Falmare publicado en Londres en 1832, el de la casa

⁷⁹ Roberto Luis Jaramillo, "La colonización Antioqueña", en *Historia de Antioquia* (director general Jorge Orlando Melo). Medellín, Suramericana de Seguros, segunda reimpresión, junio de 1991, pág. 179.



Mapa 42. Croquis-mapa de la zona de Nóvita, elaborado por Agustín Codazzi.

francesa Salomón & Cía. en 1833, o el de Napoleón Garella por orden de Luis Felipe I, rey de Francia, en 1844⁸⁰. Codazzi hace mención, en 1853, de los planos realizados por los ingenieros ingleses, ya dados a la luz, para hacer un canal interoceánico en el istmo del Darién entre la Bahía de Calidonia, en el Atlántico, y el río Sabanas, que desemboca en el golfo de San Miguel, en el Pacífico⁸¹.

Con todo esto, no hay un mapa que precise los límites de la provincia, a la que en 1863 se le definen límites por ley. Sólo en la Carta de la República de Nueva Granada, conforme a la última división política por Tomás Cipriano de Mosquera, publicada en Nueva York en 1852⁸², aparece el Chocó de manera independiente, ya que en una carta anterior, publicada por José Manuel Restrepo en París, en 1827⁸³, formaba parte del departamento del Cauca, y como tal aparece señalada la provincia pero sin sus límites. En la carta de Mosquera, Turbo forma parte de Antioquia, lo cual es una incongruencia, pues en el mismo gobierno de Mosquera, en 1847, el denominado “partido de Turbo” fue asignado a la provincia del Chocó, sustentando esa medida en las mayores facilidades de comunicación con Quibdó⁸⁴. Aunque un mapa posterior de 1864 corrigió el error, ya no es como provincia independiente sino como parte del Estado del Cauca.

La segunda mitad del siglo XIX es aún más prolífica, pero es especial por ser el período de actividad de la Comisión Corográfica, que tiene una importancia sobresaliente en el país, pues “no fue tan sólo el haber hecho mapas del territorio y de sus distintas provincias. Aunque esto es muy importante, hay que considerarlo como una parte del gran proyecto de creación de un nuevo país [...] De la Comisión Corográfica surgieron estudios, y el espíritu de la modernidad que caracterizaría el pensamiento de medio siglo”⁸⁵.

Esta comisión estuvo por el Chocó en su cuarta expedición entre 1852 y 1853, encabezada por Agustín Codazzi y de la que formaron parte el hijo de Codazzi, Domingo, el botánico José Jerónimo Triana, Santiago Pérez y el dibujante Manuel María Paz. Lo estudiado en el Chocó quedó incluido en la *Geografía física i política de las provincias de la Nueva Granada*, publicada en 1856 por Codazzi, y además en la *Geografía física i política de los Estados Unidos de Colombia*, escrita por Felipe Pérez y publicada en 1862. Otro documento directamente relacionado con esta expedición es el libro *Viajes por Antioquia y el Chocó*, de Santiago Pérez, que narra la expedición de 1852.

⁸⁰ Revista del Chocó, vol. II, núm. 10, Quibdó, noviembre de 1929, pág. 9.

⁸¹ Agustín Codazzi, *Geografía física i política de las provincias de la Nueva Granada por la Comisión Corográfica bajo la dirección de Agustín Codazzi*. Provincias de Córdoba, Cauca, Popayán, Pasto y Túquerres, Bogotá, segunda parte. Banco de la República, Archivo de la Economía Nacional, 1959, pág. 323.

⁸² Eduardo Acevedo Latorre, *op. cit.*, pág. 158.

⁸³ José Manuel Restrepo, *Atlas de la Historia de la Revolución de la República de Colombia*, París, 1827.

⁸⁴ María Teresa Uribe de H., *Urubá, ¿región o territorio? Un análisis del contexto de la política, la historia y la etnicidad*, Medellín, Corporación Iner-Universidad de Antioquia, marzo de 1992, pág. 26.

⁸⁵ Carlos José Reyes Posada, *op. cit.*, pág. 452.



Mapa 43. Las bocas del San Juan y el área minera de Nóvita. Elaborado por Agustín Codazzi.

La minuciosidad del estudio posibilita un conocimiento del Chocó de aquella época, con sus descripciones botánicas, geográficas, climatológicas, etnográficas, acompañadas de la corografía y de los dibujos y acuarelas. Para algunos, el hecho de ser meramente descriptivo y no analítico marca un retroceso desde el punto de vista científico con respecto a los trabajos de Humboldt y de la Real Expedición Botánica⁸⁶. Pero esto no le resta méritos en términos de ser una manera de reconocimiento o redescubrimiento de un país, aun en los más recónditos lugares como el Chocó, que empezaron así a formar parte de la nacionalidad que se soñaba construir.

Codazzi también participó por orden del gobierno nacional en varias expediciones a Panamá y el Chocó en 1853 y 1854, acompañando las comisiones de las marinas de Estados Unidos, Inglaterra y Francia, que estaban empeñadas en definir rutas para un posible canal. Su misión allí fue salvaguardar los intereses y la soberanía del país⁸⁷.

Durante la segunda mitad del siglo se multiplicaron las propuestas y los estudios para la construcción de un canal, especialmente de ingenieros norteamericanos, como el de Lull en 1875⁸⁸, para citar uno solo, hasta lograr sus propósitos con la iniciación de las obras en Panamá por los franceses, al mando de Ferdinand de Lesseps en 1880, por la ruta denominada Reclus-Wyssel-Sosa, de la cual ya había conceptuado Codazzi que era la única posible⁸⁹. Pero de igual manera volvió a resurgir el interés que se prolongaría hasta los primeros decenios del siglo XX, cuando fracasó la empresa francesa *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique*, nueve años después.

Mientras el país estaba en la tarea de inventar una república, profundizando en el conocimiento de sus "propios medios y recursos"⁹⁰, o pensando en una ruta interoceánica, la clase dirigente, desde mediados del siglo XIX, intentaba por todos los medios insertarse en el país con el fin de lograr el intercambio comercial y formar parte de la estructura económica, de la configuración espacial y, por ende, de la nacionalidad que se estaba creando. Así es como se produce otra cartografía menos científica, aunque no menos importante, como es la de los levantamientos topográficos de los caminos que se proyectaban, con las limitaciones propias de los recursos técnicos de la época.

Si bien muchos de los caminos coloniales tenían expresión cartográfica, ésta era bastante precaria, imprecisa y poco confiable o ya no existían. Por eso la necesidad

⁸⁶ Alfonso Pérez Preciado, "Los estudios geográficos en Colombia", en *Gran enciclopedia de Colombia*, Santafé de Bogotá, Círculo de Lectores, t. 3, 1991-1992, pág. 17.

⁸⁷ Gabriel Poveda Ramos, *op. cit.*, pág. 67.

⁸⁸ Eliseo Reclus, *Colombia*, Bogotá, Editorial Incunables, 1983, pág. 244.

⁸⁹ Gabriel Poveda Ramos, *op. cit.*, pág. 67.

⁹⁰ Carlos José Reyes Posada, *op. cit.*, pág. 452.



Mapa 45. Camino de Urrao, que comunicará las provincias de Antioquia y Chocó, 1798.

de realizar nuevos trazados que apuntaran a definir mejores rutas, más cortas y que obviarán los azarosos trayectos que tanto impresionaron a Codazzi y a casi todos los cronistas. Los trabajos más importantes fueron proyectados por el genovés Juan Bautista Mainero y Truco, denominado el camino de Bolívar e iniciado en 1863⁹¹, y el del camino del Chamí, dirigido por Griseldino Carvajal e iniciado en 1891, del cual hace un detallado informe en 1894⁹².

Otro tipo de cartografía fue la requerida para la navegación del río Atrato. Las nuevas exigencias de los barcos de vapor implicaron un conocimiento exacto del río, por lo que el gobierno, en los intentos por regularizar el servicio a través de los privilegios otorgados a las empresas, en algunos casos incluyó cláusulas que las obligaban a levantar planos, con estudios científicos sobre la manera de verificar con más seguridad y economía la navegación, como sucedió en el contrato suscrito en 1886 con la empresa *Navegación a vapor de Cartagena a Tolú, Sinú y Atrato*, gerenciada por Edmundo Smith⁹³.

Sobre el río Atrato, por diferentes motivos, se hicieron varios mapas: Joaquín Acosta en 1847, en París, cuando publicó el mapa de la república, hizo lo propio con un mapa del Atrato⁹⁴; John C. Trautwine publicó en 1852, como parte de los estudios de un canal por el Chocó, los mapas *Atrato and San Juan (Interoceanic canal)*, *Bocas del Atrato y Porciones del Atrato y Napipi*⁹⁵; un ingeniero de apellido Hayward, de la compañía *Atrato Mining and Developing Company*, elaboró el *Map of a part of the Atrato and Tributaries*⁹⁶.

De intendencia a departamento de Colombia. En busca de la identidad. El siglo XX

El siglo XX se abre para el Chocó de una manera poco halagadora: con la pérdida de su integridad territorial en 1905. Territorios comprendidos en los límites del "viejo Chocó", específicamente la parte oriental del río Atrato en el área geográfica del Urabá, fueron incorporados al territorio del departamento de Antioquia para compensarlo por la pérdida de los territorios del sur que conformaron el departamento de

⁹¹ Luis Fernando Molina. "El viejo Mainero" Actividad empresarial de Juan Bautista Mainero y Truco en Bolívar, Chocó, Antioquia y Cundinamarca 1860-1918, en *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Bogotá, Banco de la República, núm. 17, 1988, págs. 2 a 29.

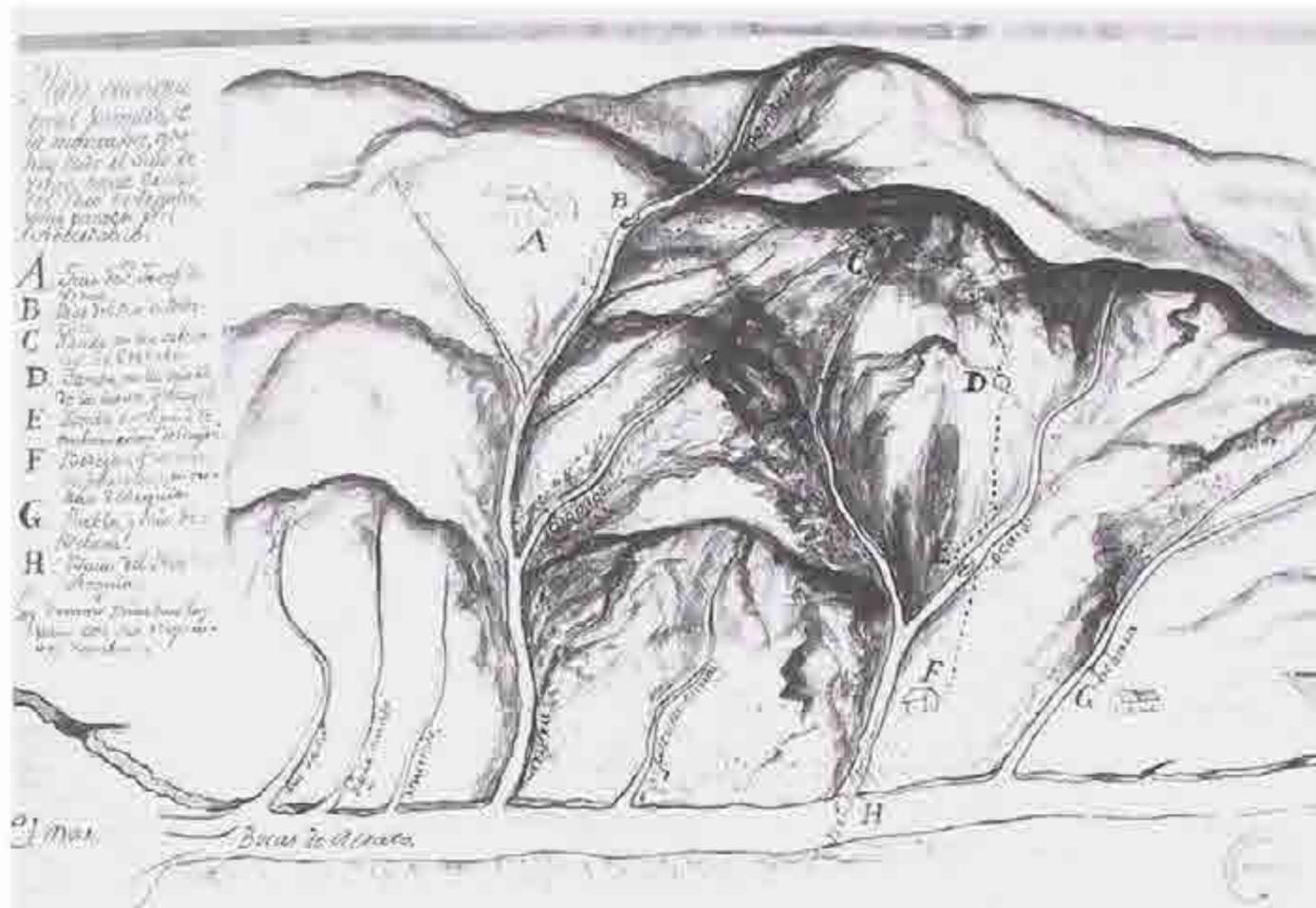
⁹² Griseldino Carvajal. *Exposición descriptiva del camino del Chamí y sus ramificaciones*, Palmira, 10 de marzo de 1894.

⁹³ Luis Fernando González Escobar, *op. cit.*

⁹⁴ Darío Roza M., *op. cit.*, pág. 182.

⁹⁵ *Ibid.*, pág. 183.

⁹⁶ Griseldino Carvajal, *op. cit.*, pág. 24.



Mapa 46. Plano aunque mal formado, de la montaña, que hay desde el sitio de Urrao, hasta orillas del río Arquía, y sus parajes por el abecedario, 1799.

Caldas, aunque a cambio recibió la parte correspondiente a la zona de influencia de la cabecera del mismo río Atrato.

Un año después, las tribulaciones del Chocó aumentaron cuando es convertida en intendencia nacional, un régimen de excepción que existía desde 1853 pero al que nunca había llegado, lo que implicaba, al decir de Daniel Valois, la pérdida de su igualdad y comunidad jurídicas con las provincias tradicionales y su normalidad constitucional y administrativa⁹⁷. La razón fundamental para que se erigiera como intendencia se debió a los temores desde la clase dirigente nacional de que siguiera el mismo camino de Panamá, que se independizó en 1903. Desde 1904, en los periódicos nacionales, el primero de ellos *La Enseña de Cali*, se propuso una forma de gobierno que permitiera el control nacional, máxime cuando varias empresas extranjeras invertían en esta región, lo que aumentaba la preocupación. Después de varias propuestas en el congreso, al fin se cumplió en la Asamblea Nacional convocada por Rafael Reyes⁹⁸.

Por la ley 1a. de 1908, que empezó a regir desde el 1o. de enero de 1909 y que sólo duró hasta que otra ley, la 65, de diciembre de 1909, dispuso que desde el 1o. de abril de 1910 sería nuevamente intendencia, el Chocó fue brevemente *departamento de Quibdó*, siendo su único gobernador Eduardo Ferrer⁹⁹.

Pero si en definitiva quedó como intendencia, después de su breve paso como departamento, sus límites siguieron modificándose. En 1908 las poblaciones chocoanas del Silencio, Versailles, Salmelia, Argelia y Cajamarca pasaron a depender del municipio de Toro (Valle), y en 1912 se segregó a Pueblo Rico del Chocó para pasar al departamento de Caldas (hoy forma parte del departamento de Risaralda)¹⁰⁰.

La minería, especialmente la del platino, fue la base fundamental de la economía, lo que desde finales del siglo XIX levantó grandes expectativas, atrayendo la atención de aventureros e inversionistas extranjeros: franceses, sirio-libaneses y especialmente norteamericanos, como Henry Granger, que en 1899 era cónsul de los Estados Unidos en Quibdó y a la vez gerente de una compañía minera de la que era socio Eduardo Blum¹⁰¹. De igual manera, había otras compañías que competían por encontrar

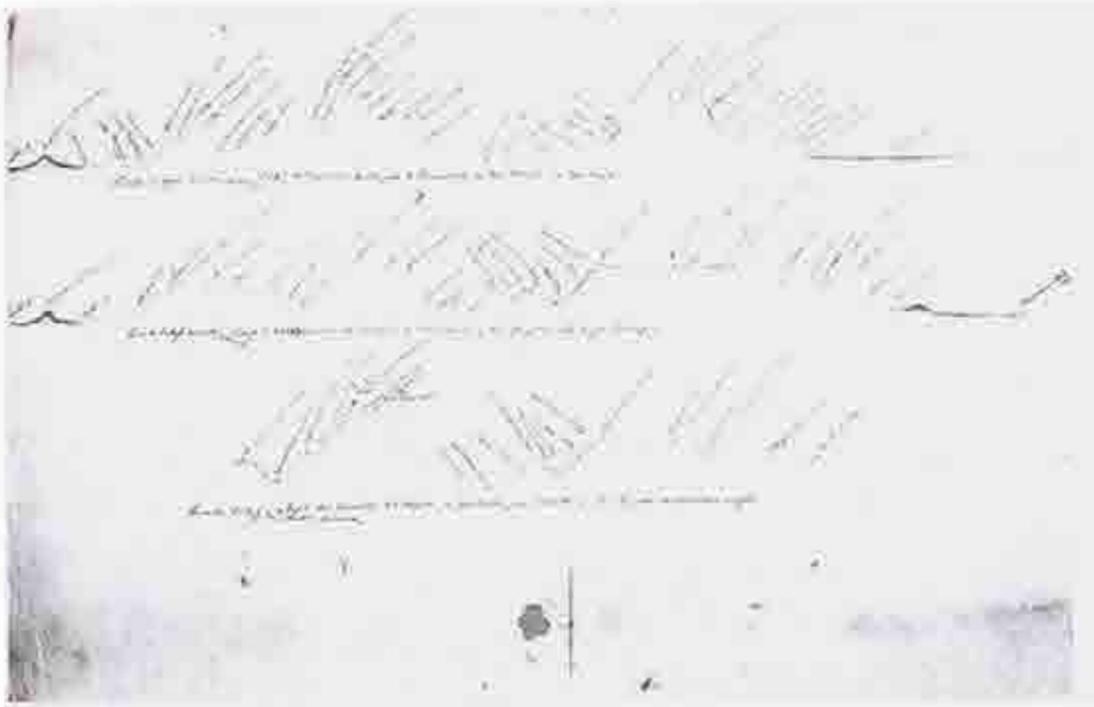
⁹⁷ Daniel Valois Arce, *op. cit.*, pág. 45.

⁹⁸ Sobre esta idea, el periodo, las causas, consecuencias y el momento histórico entre la guerra de los Mil Días y la creación de la intendencia hay un capítulo en Luis Fernando González Escobar, *Llach & Galicia. Dos caminos, un punto de encuentro*, Medellín, Beca de Investigación del Instituto Colombiano de Cultura, área patrimonio inmueble, 1996. Inédito.

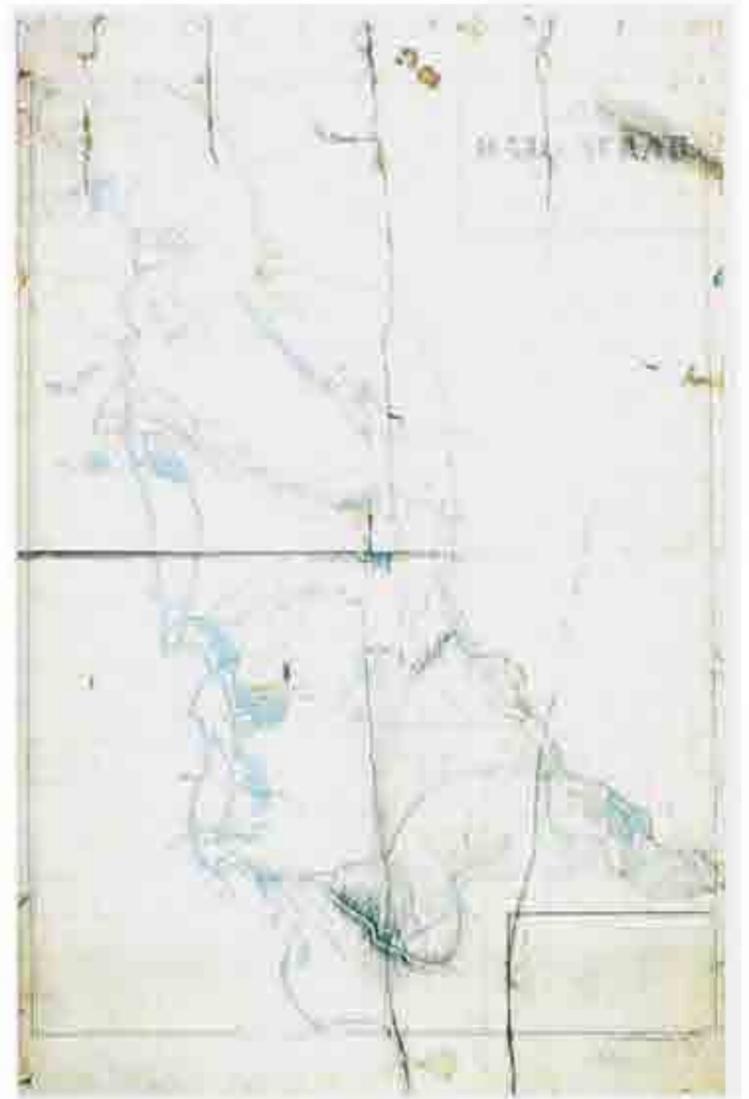
⁹⁹ *Ibid.*, págs. 64 y sigs.

¹⁰⁰ *Geografía económica de Colombia*, *op. cit.*, pág. XI.

¹⁰¹ Édgar Toro Sánchez, *Memorias de Julián Uribe Uribe*, Bogotá, Colección Bibliográfica Banco de la República, Historia de Colombia, 1994, pág. 373.



Mapa 48. Croquis de perfiles de caminos elaborados por Agustín Codazzi.



Mapa 49. *El Bajo Atrato*. Mapa físico, 1846.

nuevos yacimientos, explorar nuevas tierras y esto consignarlo en mapas y planos para solicitar su adjudicación.

Existieron empresas curiosas, como las salinas de la empresa Armenta & Co., que montó una planta de explotación de salina marítima en 1907, de la que queda un interesante mapa¹⁰², algo sin antecedente y sin continuación, ubicada en la Bahía de Cupica, donde desde finales del siglo XVIII se intentaba la colonización. En esta empresa, a la cual se le quiso dar un tinte patriótico, estaba involucrado el ingeniero Antonio Luis Armenta, gran animador de un canal por esta vía.

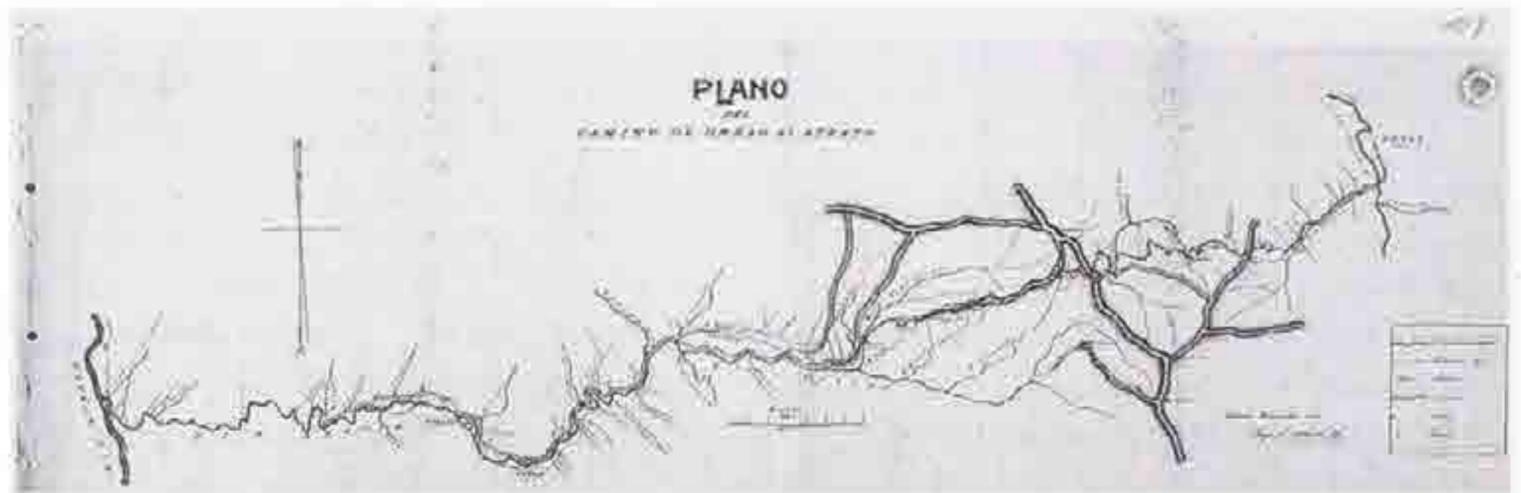
Como intendencia, a pesar de las desventajas administrativas, el Chocó tuvo uno de los períodos históricos de mayor vitalidad cuando se aunaron factores de índole cultural, social, económica y política. Nuevos grupos sociales formados por hijos de comerciantes se empezaron a distanciar de los precedentes grupos dominantes (los antiguos grupos esclavistas y miembros de la burocracia intendencial). De manera simultánea se dio el surgimiento de un grupo minoritario de comerciantes negros que apoyó e integró la nueva clase social y política que se formaba; además, la población negra creció en las áreas urbanas —comenzando a ser el grupo social predominante, especialmente en Quibdó e Istmina—; este rápido panorama se queda corto en cuanto a las muestras de dinamismo social y de receptividad a nuevas propuestas ideológicas de la época. Una transición en lo político para el decenio del veinte y parte del treinta trajo como resultado final la irrupción y consolidación de una propuesta política de corte racial en este último decenio, que hasta el día de hoy extiende sus efectos.

La modernidad comenzó a ser planteada primero desde la literatura y después trasladada a un proyecto de modernización del Chocó recogido por la clase dirigente surgida en los nuevos grupos sociales. Los idearios y propuestas de éstos, parcialmente se lograron adelantar cuando los precios del platino se dispararon y el Chocó se convirtió en el primer productor mundial; así soñaron grandes proyectos como el canal interoceánico, la conexión carretable y ferroviaria con el interior del país, la

¹⁰² Revista de Colombia, núm. 5, Bogotá, volumen del Centenario, Imprenta de J. Casis, 30 de junio de 1910, pág. 151.



Mapa 50. Croquis del Camino Nacional del Chocó al Valle del Cauca, 1847.



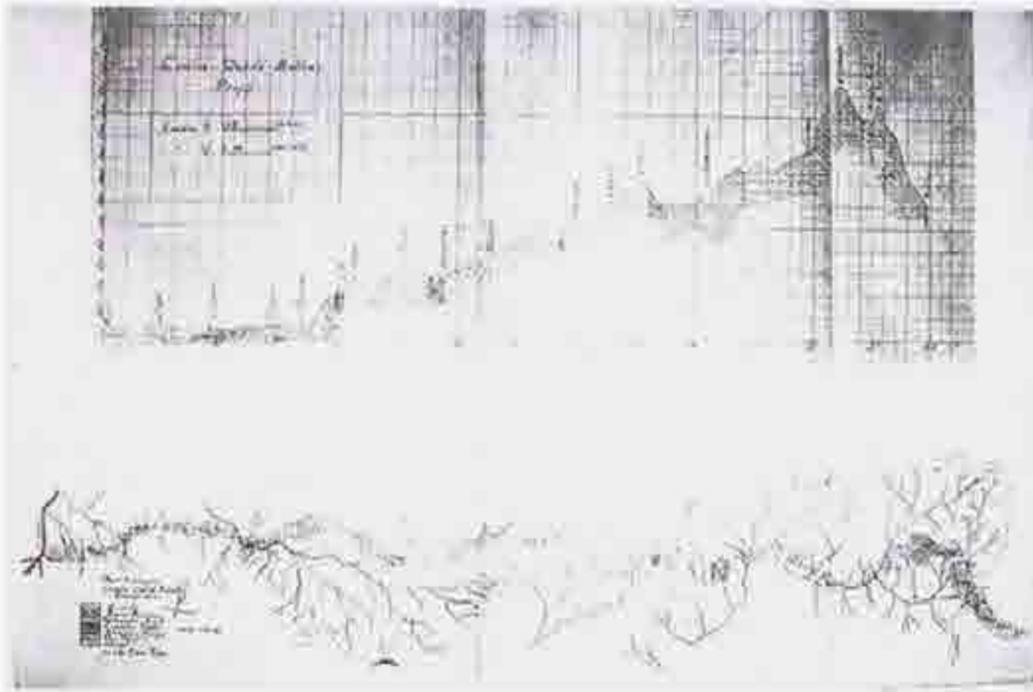
Mapa 51. Plano del camino de Urrao al Atrato, Jorge L. White U., 1908.

carretera transoceánica o panamericana, entre otras propuestas hiperbólicas que hacían de la selva la cima de la civilización moderna.

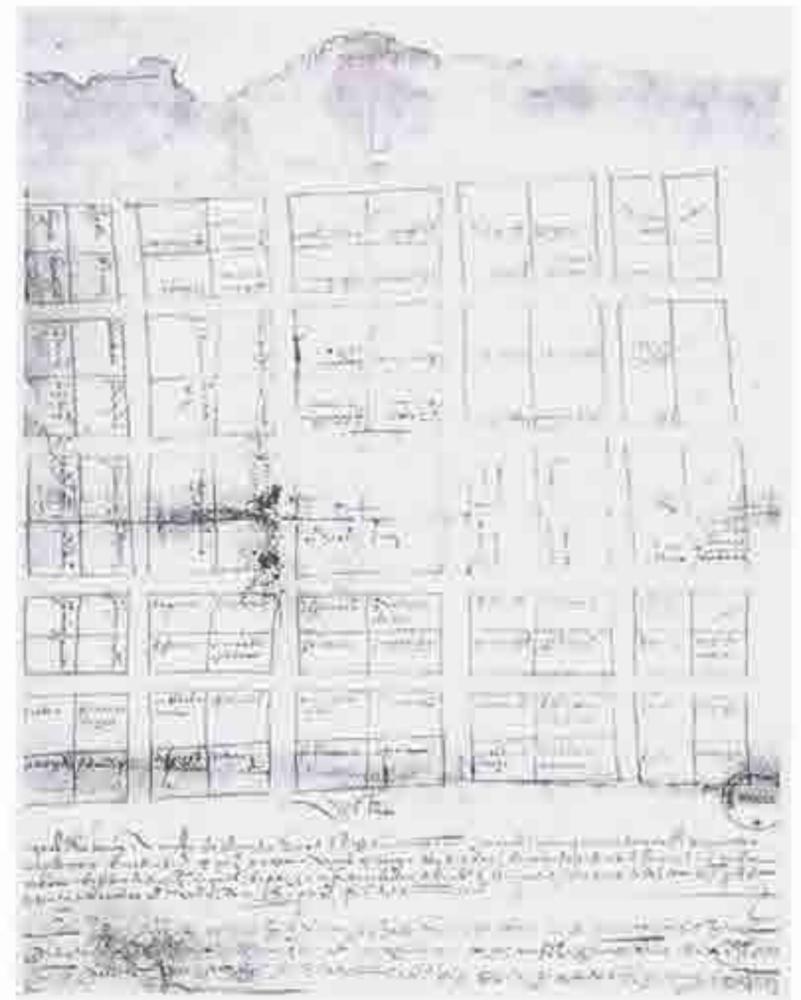
Aunque la mayoría de los proyectos no se realizaron, varias obras importantes se ejecutaron para ampliar los nexos de la capital con sus territorios. Una conexión intrarregional como la vía Istmina-Quibdó, o la vía carretable Quibdó-Medellín, ejecutada sobre el antiguo camino de Antioquia en la parte chocoana, permitió en 1944 la anhelada comunicación. También se erigieron importantes edificaciones en las principales ciudades, pero fueron más las propuestas que se quedaron diseñadas en el papel.

Si bien existió un predominio de la minería, la clase dirigente regional buscó incentivar la agricultura; para ello consideró viable el incentivo de la inmigración hacia algunas áreas geográficas, empezando por la ensenada de Utría, en la costa Pacífica, en la década del diez. Lo mismo hizo el gobierno nacional en los años treinta, cuando Alfonso López Pumarejo intentó la colonización dirigida a la Bahía de Solano con la fundación de Ciudad Mutis. En el norte, es decir en el Darién, las migraciones de finales del siglo continuaron con las plantaciones que se hicieron de caucho y banano en el área de Acandí, y que aún hoy, a finales del siglo XX, continúan. Nuevamente se ampliaron las fronteras internas con grupos de colonos en todas las regiones de la intendencia.

La importancia estratégica, que aumentó desde 1903 con la secesión de Panamá, por la ubicación geográfica y con ello los canales interoceánicos, más la importancia



Mapa 52. Perfil y plano geológico del camino Quibdó-Bolívar, 1934.



Mapa 53. Plano de Nuestra Señora de la Consolación de Toro, 1573.

económica por explotación minera, indujo al interés de muy variados personajes, grupos, instituciones y países, que hicieron estudios específicos de su territorio, ya fuera por el solo interés geográfico o etnográfico o por las riquezas auríferas, platiníferas y petroleras. Los estudios en la primera mitad del siglo permitieron aumentar el conocimiento de todo el territorio, aparte de los múltiples proyectos contemplados allí, producto del trabajo de notables científicos o exploradores, nacionales o extranjeros, que llegaron al Chocó interesados en esa riqueza que se promovía.

Aparte de los estudios específicos sobre los canales, es de notable importancia el compendio geográfico del alemán J. Kunst: *Der Alto Chocó*, publicado en Hamburgo (Alemania) en 1913, que, al decir de Enrique Hubach, es un "trabajo crítico que orienta fundamentalmente sobre la exploración geográfica del Chocó"¹⁰³. El propio geólogo Hubach realizó valiosos aportes al conocimiento geológico, Emil Grosse hizo lo propio con su colección de rocas y también el ingeniero Henry White Uribe contribuyó en las determinaciones geográficas y mineras, todos en la década del veinte. Este White Uribe, como ingeniero director, presentó el informe de la *Comisión Minera del Chocó*, en 1929, después de una extensa exploración, en el cual se incluyen descripciones generales, observaciones geológicas, estudios específicos de los distritos, listas de minas denunciadas, una rica historia de la minería, altimetrías y varias cartas topográficas de los distritos visitados¹⁰⁴.

Artículos o descripciones del Chocó, en revistas o en la prensa nacional, se publicaron desde temprano, por autores chocoanos, como Guillermo Hurtado o Reinaldo Valencia, o de afuera, como Pedro Uribe Restrepo en la *Revista Nacional de Colombia*¹⁰⁵ o Miguel Triana en la *Revista de Colombia*, pero son las publicaciones de Jorge Álvarez Lleras las que tienen mayor trascendencia, profundidad y análisis, además de ser una actividad permanente de propuestas a través del *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, de la que fue secretario perpetuo. Álvarez Lleras, desde 1924, cuando publicó un pequeño libro sobre el Chocó, mantuvo su interés por éste y fue difusor de proyectos, entre ellos los canales; visitó la región, especialmente hacía la zona minera del San Juan, y como producto de ello publicó en el *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia* sus relaciones de viaje, con escritos

¹⁰³ Enrique Hubach, "Apreciación de los proyectos de canal interoceánico por el Napipi y Truandó, según puntos de vista geológicos", en *Boletín de Minas y Petróleos*, Bogotá, t. III, núm. 13, Imprenta Nacional, enero de 1930, pag. 15.

¹⁰⁴ Comisión Minera del Chocó, "Apuntamientos sobre la Intendencia Nacional del Chocó y sobre el Municipio de Urrao", Antioquia (informe al señor ministro de Industrias), en *Boletín de Minas y Petróleos*, Bogotá, t. IV, núms. 21 y 22, septiembre a octubre de 1930, págs. 211 a 304.

¹⁰⁵ Pedro Uribe Restrepo, "El Chocó", en *Revista Nacional de Colombia*, Bogotá, vol. II, pag. 98.

históricos y etnográficos, además de material fotográfico y cartografía¹⁰⁶. Con la *Geografía ilustrada del Chocó*, del teniente Jorge Mendoza Nieto, publicada en 1942, forman las dos más importantes obras de carácter geográfico publicadas en esta primera mitad, en el interior del país y dedicados exclusivamente al Chocó¹⁰⁷.

La mirada de estos visitantes estaba marcada por la idea de progreso, desarrollo industrial, apertura a los mercados externos, realización de infraestructura, una explotación al máximo de las riquezas, y estaban de acuerdo en que el atraso se debía en parte a "la indolencia de los habitantes". Tanto White Uribe como Álvarez Lleras, a pesar de la concepción que tenían, denunciaron la explotación inadecuada de los recursos que no le dejaba beneficios al Chocó, e incluso White señaló cómo la explotación extranjera, de la cual sólo hasta ese momento "principiamos a darnos cuenta", era un problema de seria magnitud de soberanía nacional. La solución que se daba era la de abrir paso a la inmigración, la adjudicación de baldíos, el mejoramiento de la legislación minera para definir títulos de propiedad en contravía a la tradición oral nativa, la necesidad de producir para ser libres y la orientación científica de las vías, para lograr eso que White llamaba "la transformación del Chocó, merced a su riqueza mineral y a la feracidad de sus terrenos"¹⁰⁸, un ideario que impregnó a la clase dirigente local y fue el criterio predominante en la primera mitad del siglo.

En 1947, después de una lucha que se venía planteando desde los años veinte, la intendencia pasó a ser departamento conservando los mismos límites, categoría que hasta el día de hoy ostenta. Después de este hecho se acentuó una de las condiciones fundamentales del Chocó: una ciudad predominante, que es Quibdó y un alto índice de ruralidad en el resto del departamento y uno de los menores índices de densidad demográfica en Colombia.

Sin duda que la unidad territorial que logró pasar de intendencia a departamento y conservarse posteriormente como tal, fue lograda en parte por el temor y la amenaza. La unidad interna se logró siempre en razón al miedo de que, o una de las dos provincias tradicionales se anexara, o que la intendencia y posteriormente el departamento lo repartieran entre los departamentos vecinos. Así, en los años del diez, desde la provincia del San Juan se proponía la anexión al Valle del Cauca o la creación de dos intendencias: la del San Juan y la del Atrato; en el decenio de los veinte se decía que "si los chocoanos no pueden unirse, será más conveniente para el país acabar el régimen intencional y repartir ese territorio entre los departamentos de Caldas, Valle y Antioquia"¹⁰⁹. Cada uno de estos hechos incentivó campañas internas; la liderada por el periódico A.B.C. en 1914, la iniciativa de Alfonso Meluk en 1926 del Comité de Acción Chocoana, primeros impulsos a la larga lucha por lograr la departamentalización, pero que lograda no alejó el fantasma de la repartición del territorio, algo que volvió a evidenciarse en 1957, lo que dio lugar a lo que Gabriel García Márquez llamó "Historia íntima de una manifestación de 400 horas"¹¹⁰, una protesta para impedir que algo así ocurriera.

Pese a haberse logrado la conexión vial carretable primero con Medellín y posteriormente con el resto del país, el proceso de aislamiento y distanciamiento ha sido cada día mayor. Lo que Valois Arce señaló como el estado previo a la declaratoria como intendencia, "se podría asegurar que se repitió en el período departamental: antes el Chocó asistía puntualmente a los movimientos cívicos de la nacionalidad. Ahora empieza a llegar tarde a todo, parecería como si las distancias se hubieran duplicado y Colombia estuviera más alejada del Chocó"¹¹¹. Una realidad también geográfica, dicho con frase de García Márquez en 1957: "hoy es tan difícil ir a Quibdó como hace 200 años"¹¹².

La segunda mitad del siglo XX está marcada por un proceso que condujo a una visión diametralmente opuesta a la imperante en la primera mitad del siglo. Amojona el punto de partida de este período el llamado *Simposio de Zonas Tropicales Húme-*

¹⁰⁶ Jorge Álvarez Lleras, "El Chocó. Relaciones de viajes referente a esta región de Colombia", en *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, Bogotá, núm. 1, año II, marzo de 1935, págs. 54 a 92, núm. II, año II, julio de 1935, págs. 98 a 121, núm. 1, vol. III, abril de 1936, págs. 7 a 20.

¹⁰⁷ Jorge Mendoza Nieto, *Geografía ilustrada del Chocó*, Bogotá, Biblioteca del Oficial, vol. 13, Estado Mayor General de las Fuerzas Militares, sección Imprenta y Publicaciones, 1942.

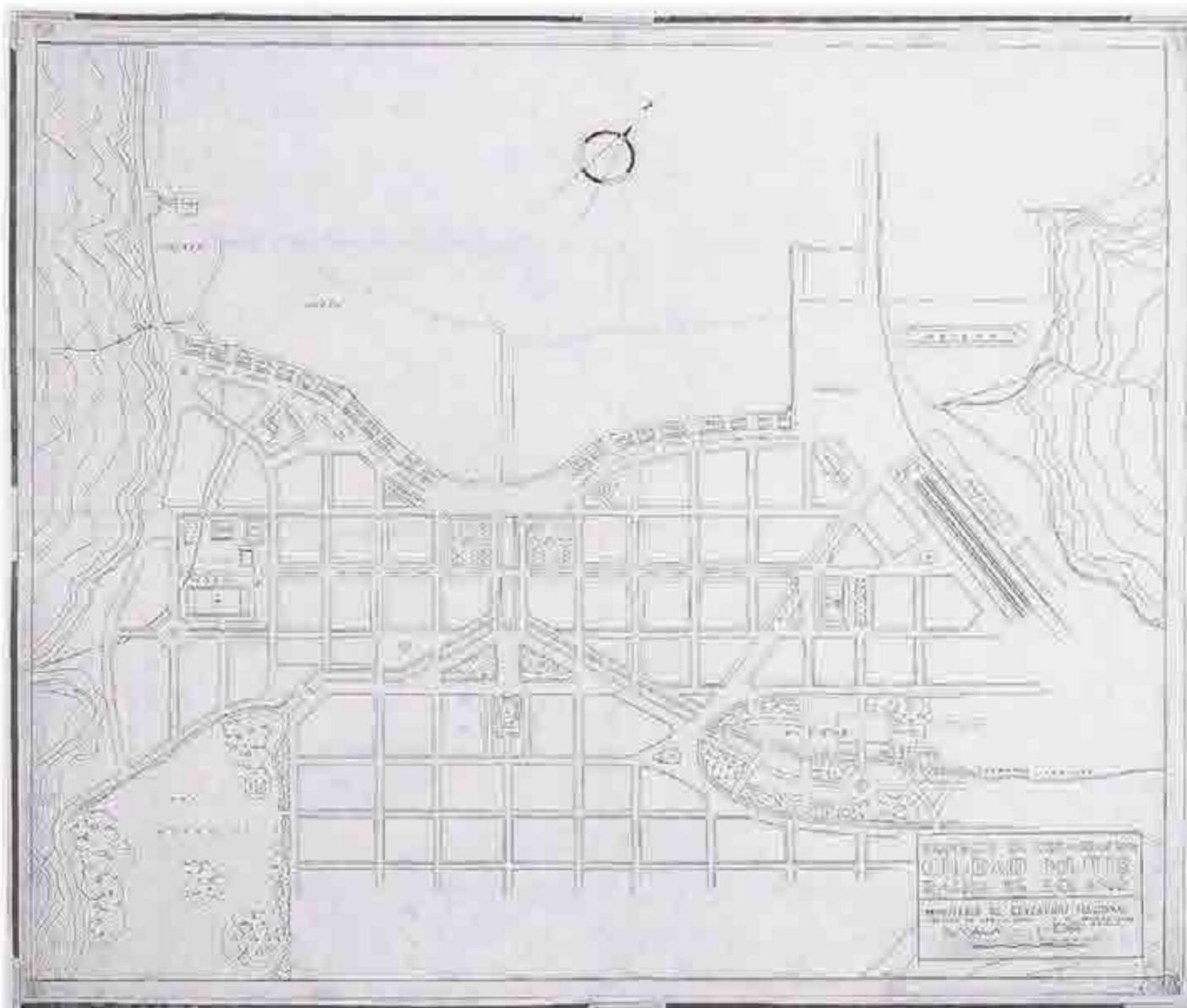
¹⁰⁸ Comisión Minera del Chocó, *op. cit.*, pág. 222.

¹⁰⁹ Periódico A.B.C., núm. 1240, Quibdó, 13 de agosto de 1926, pág. 1.

¹¹⁰ Gabriel García Márquez, *Crónicas y reportajes*, Bogotá, Editorial Oveja Negra, sexta edición, 1980, págs. 143 y sigs.

¹¹¹ Daniel Valois Arce, *op. cit.*, pág. 44.

¹¹² Gabriel García Márquez, *op. cit.*, pág. 143.



Mapa 56. Proyecto de urbanización Ciudad Mutis Bahía Solano, 1935.

das, realizado en la ciudad de Quibdó entre el 19 y el 30 de marzo de 1958, por iniciativa de Enrique Pérez Arbeláez. Allí importantes científicos como Robert West¹¹³, Luis Duque Gómez¹¹⁴, Ernesto Guhl¹¹⁵, Virginia Gutiérrez¹¹⁶, Roberto Pineda, José Cuatrecasas¹¹⁷, Orlando Fals Borda¹¹⁸, dieron a conocer las investigaciones que habían realizado sobre la minería, la familia, la flora, la vegetación, la vivienda, etcétera, un primer indicador de la diversidad biológica, ecológica y cultural¹¹⁹.

Los trabajos de Leslie R. Holdridge, iniciados con "Formaciones vegetales del mundo" en 1947, que descartando el énfasis vegetal culminaron en el denominado "Sistema ecológico de las zonas de vida"¹²⁰, fueron una nueva manera de cartografiar, a partir de la interpretación y clasificación del medio ambiente, la vegetación y el uso de la tierra; lo cual se empezó a poner en práctica en Colombia desde 1960, teniendo como punto de referencia importante las selvas chocoanas, donde por primera vez entró Holdridge en contacto con la selva pluvial tropical, algo que sólo conocía en teoría¹²¹.

En los años setenta y ochenta se patentiza el reconocimiento de la enorme biodiversidad del Chocó, producto de las investigaciones de instituciones nacionales y extranjeras que dan cuenta de la flora, la vegetación, la fauna, los recursos genéticos, las particularidades ambientales y culturales, que aunado a los nuevos conceptos impulsados desde la década del setenta del desarrollo sostenible o sustentable y a la revalorización de los activos biológicos, determinan otra mirada al Chocó, ya no del territorio de inmensas riquezas inexploradas sino la de una biodiversidad amenazada.

Especialmente los estudios del norteamericano Alwyn H. Gentry, que, desde sus estudios de los años ochenta, dio cuenta de las particularidades de alto endemismo y gran diversidad, por lo que, como él mismo dice, "el Chocó se ubica en el centro de la creciente preocupación en torno a la conservación de la biodiversidad del planeta. Más aún, en la medida en que la biodiversidad se traduzca en un patrimonio económico directo, una parte significativa del capital mundial de la biodiversidad, puede

¹¹³ Robert West, un geógrafo cultural, había acabado de realizar en 1957 su trabajo para la Universidad de Luisiana *The Pacific Lowlands of Colombia*, sobre el que habló en el simposio. Esta investigación no sólo fue el punto de partida para la desmitificación del Pacífico como tierra "virgen", sino que da cuenta de una presencia transformadora del hombre.

¹¹⁴ Presentó el trabajo "Proceso histórico de Urabá".

¹¹⁵ Presentó un trabajo denominado "Aspecto geográfico y humano del Chocó".

¹¹⁶ Su trabajo sobre "La Familia" fue pionero en esta temática.

¹¹⁷ Entre los años de 1942 y 1947, entre otros lugares del occidente colombiano, había estado en el San Juan, Togotomá y la costa Pacífica. Después del simposio, en abril de 1958, está en los alrededores de Quibdó y en el río Atrato y luego en 1961 en Villa Arteaga haciendo colecciones de flora y vegetación. Polidoro Pinto Escobar, José Cuatrecasas y la flora y la vegetación, en *Colombia Pacífica*, Santafé de Bogotá, I. I. Proyecto Biopacífico-Fondo para la Protección del Medio Ambiente José Celestino Mutis, FEN Colombia, 1993, pág. 171.

¹¹⁸ El sociólogo Orlando Fals Borda, en compañía del arquitecto Ernesto E. Vautier, presentaron el trabajo *La vivienda tropical húmeda: sus aspectos sociales y físicos como se observan en el Chocó (Colombia)*, publicado el mismo año de 1958 por el Centro Interamericano de Vivienda y Planeamiento, en su serie *Informes Técnicos*, en la ciudad de Bogotá.

¹¹⁹ En el simposio se presentaron otros trabajos, como el de Rodolfo Castro Torrijos, *Monografía de los municipios del Chocó*, Quibdó, gobernación, 1958.

¹²⁰ Leslie Holdridge, *Ecología basada en las zonas de vida*, San José de Costa Rica, Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura, 1982, pág. 4.

¹²¹ Holdridge había realizado un trabajo denominado "Consideraciones sobre la colonización del Chocó".



Mapa 57. Mapa de comunicaciones interoceánicas por el Napipí y conexiones del Atrato con la Provincia de Antioquia.

residir en las plantas endémicas de los bosques del Chocó¹²². Pero estos rasgos de singularidad eran compartidos con la región Pacífica colombiana, dominada por la selva húmeda tropical, por lo que el nombre del Chocó derivó de la estricta asignación a un departamento para extenderse a una región biogeográfica que va desde el sur de Panamá al norte del Ecuador y comprende 83 municipios de 7 departamentos: Antioquia, Cauca, Córdoba, Chocó, Nariño, Risaralda y Valle, con 11 ecosistemas y 15 unidades biogeográficas.

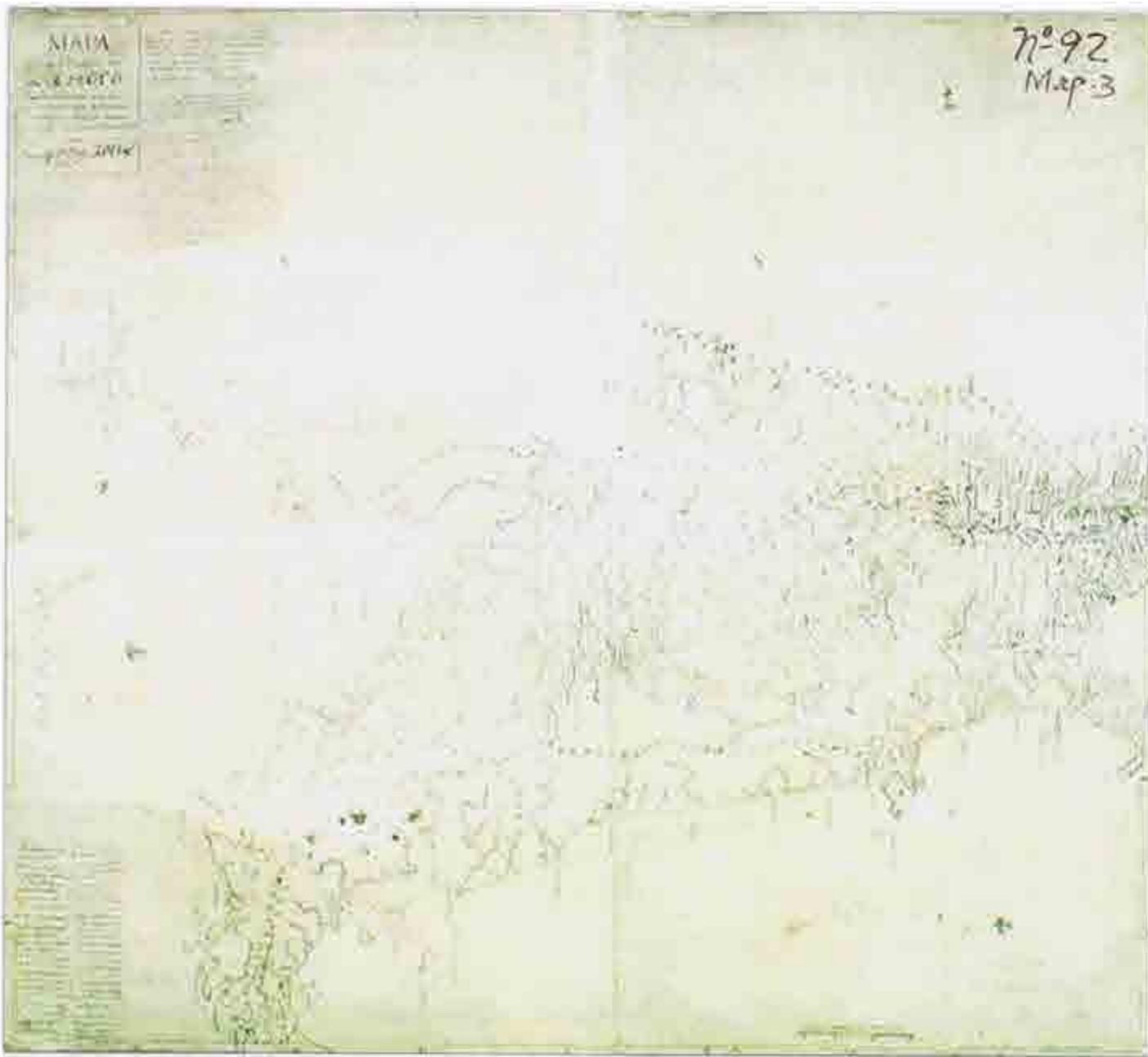
La nueva interpretación del territorio, que se adentra y ausculta con mayor detalle en sus componentes ambientales, ecológicos y culturales, esto es, una profundización en su interioridad, implicó un nuevo ordenamiento y otra forma de representación cartográfica, desde las diversas formas de mirarlo e interpretarlo por los saberes. Esta cartografía forma parte de lo que el editor Pablo Leyva llamó un “congreso imaginario”, dos tomos del libro *Colombia Pacífico*, que no es la culminación sino la afirmación del proceso recorrido desde el simposio de Quibdó en 1958.

En ese período se creó la Corporación Nacional para el Desarrollo del Chocó, que va a participar con desigual fortuna en la búsqueda del nuevo enfoque del desarrollo. Creada en 1968, pero que empezó a operar en 1969, para adelantar la reconstrucción de Quibdó, posterior al incendio de 1966, debió acometer después la reconstrucción de Bahía Solano, proyectos de carreteras, hidroeléctricas, navegación, puertos, como también estudios y cartografía del Chocó, de la que se carecía en grande y necesaria medida para todos los proyectos que debían emprenderse.

En los últimos años el proceso de mayor importancia, y que tiene una influencia directa sobre los cambios en el interior del territorio, se relaciona con la ley 70, o de negritudes, firmada en 1992 en Quibdó. Esta ley planteó la legalización de las tierras de las comunidades negras del Pacífico colombiano, de acuerdo con sus costumbres ancestrales. Este hecho implica la territorialización de las comunidades negras y la definición de las fronteras internas con otros grupos culturales, como las comunidades indígenas o los grupos de colonos mestizos en todo el departamento.

Es importante hacer resaltar que la nueva concepción del desarrollo humano sostenible se ha impuesto y ha sido recogida por las organizaciones populares y ciertos sectores dirigentes del Chocó, que se oponen a la visión desarrollista de la primera mitad del siglo. Esto condujo a nuevas miradas sobre la geografía y sobre el territorio, en las

¹²² Alwyn H. Gentry, “Riqueza de especies y composición florística. De las comunidades de plantas de la región del Chocó: una actualización”, en *Colombia Pacífico*, Santafé de Bogotá, t. I, Proyecto Biopacífico-Fondo para la Protección del Medio Ambiente José Celestino Mutis, FEN Colombia, 1993, pág. 218.



Mapa 58. Mapa de la provincia del Chocó, por Gabriel Ambrosio de la Roche, 1806.

que la biodiversidad desempeña un papel fundamental. Las limitaciones a la explotación de los recursos mineros y maderables, por un lado, y la investigación de la selva húmeda tropical, con sus inestimables recursos genéticos, por otro, hicieron de éste un período de sustanciosos estudios, con una cartografía especializada.

La cartografía del siglo XX. El conocimiento interior

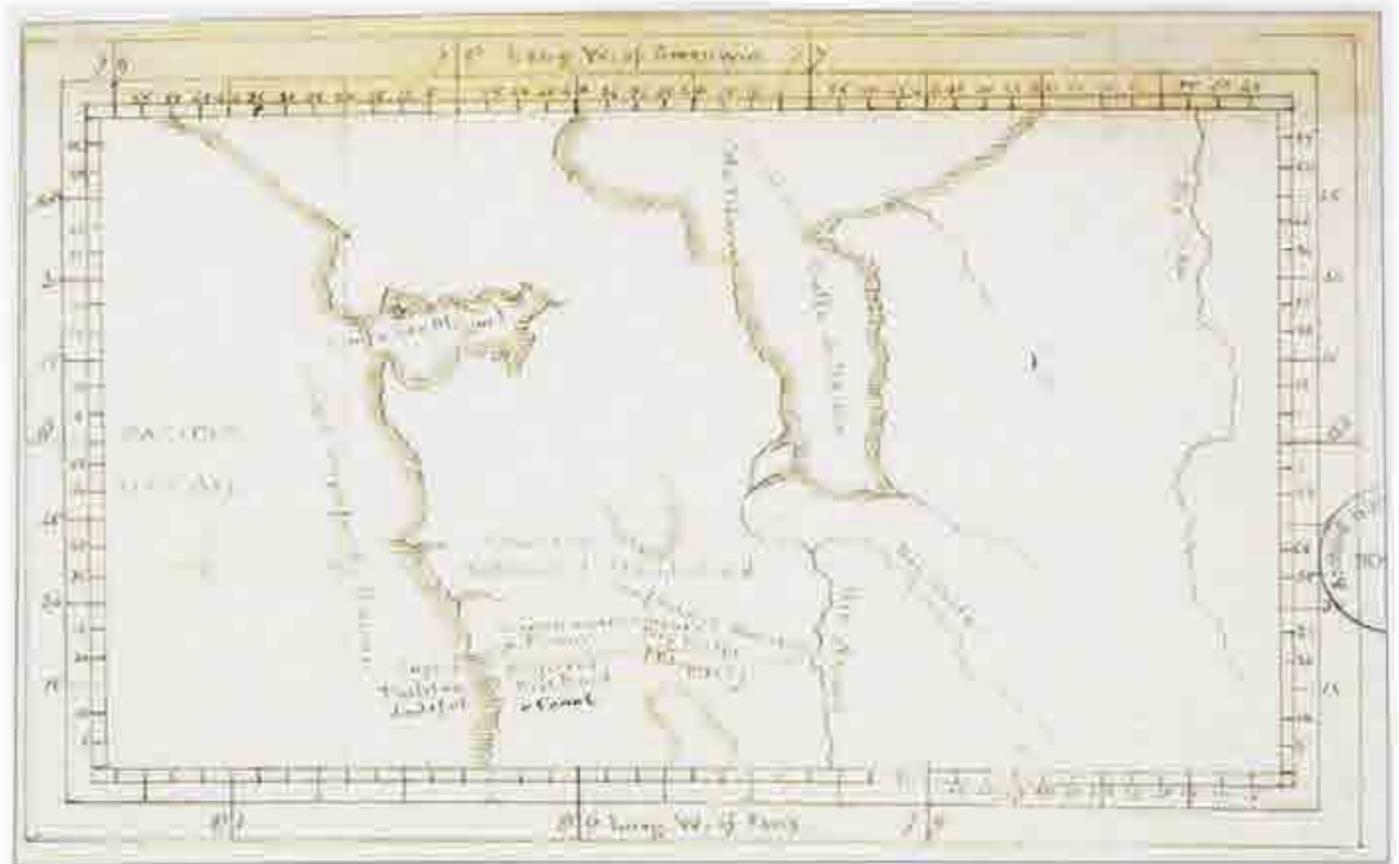
A principios del siglo la silueta del Chocó aún no se definía; es sugerente que en el plano nacional no se tenga una idea clara de cómo es el Chocó. En el *Atlas completo de geografía colombiana* de Francisco Javier Vergara y Velasco, publicado en 1906 en Bogotá¹²³, el Chocó no aparece como una porción territorial definida; los litorales, conforme al propósito de la obra, están incluidos en los mapas de los litorales colombianos. Adicionalmente aparecen dos mapas específicos sobre el Chocó, uno de la región central y otro denominado la región del platino; en este último, aparece la cordillera occidental como cordillera del Chocó.

Entre 1906 y 1910, el general Vergara y Velasco publicó en siete entregas su *Atlas completo de geografía colombiana*, más algunos planos sueltos; uno de ellos fue en la edición de 1910, en el que publicó la división político-administrativa de Colombia, definida en la administración de Rafael Reyes, pero que ya había desaparecido nuevamente. Así, en este mapa realizado en 1906 por el mismo grabador de los anteriores, don Antonio María Madera, muestra al departamento de Quibdó limitando con los departamentos de Antioquia, Jericó, Buga y Cali.

El anterior mapa y el que aparece en el libro *La République de Colombie* de Henry Jalhay, publicado en Bruselas en 1909¹²⁴, donde también aparece el departamento

¹²³ Francisco Javier Vergara y Velasco, *Atlas completo de geografía colombiana*. Imprenta Eléctrica, 1906.

¹²⁴ Henry Jalhay, *La République de Colombie*, Bruselas, Vromant & Cie., Imprimeurs-Editeurs, 1909.



Mapa 59. Proyecto de un canal interoceánico desde el golfo de Cupica hasta el río Napipí, 1834.

de Quibdó, son dos documentos históricos de ese efímero momento de la departamentalización en el primer decenio del siglo XX, aunque sus límites seguían siendo bastante imprecisos.

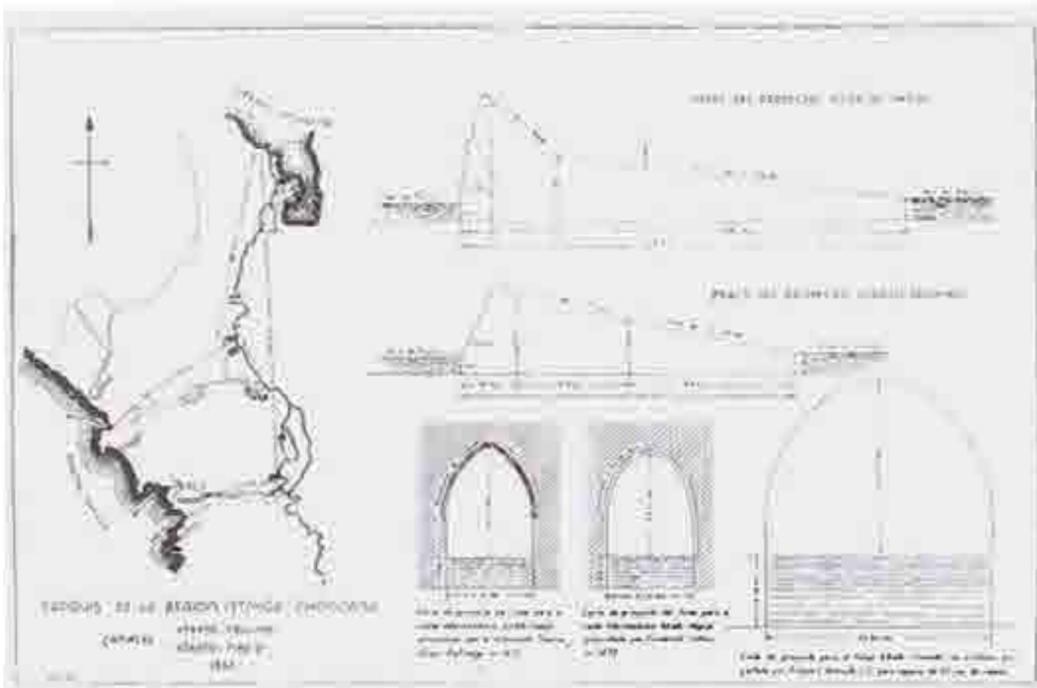
Sólo en 1928, cuando la Oficina de Longitudes del Ministerio de Relaciones Exteriores, oficina creada en 1902 para proseguir la labor de la Comisión Corográfica, produjo la carta geográfica de la intendencia, se tiene por parte de las entidades nacionales un primer mapa oficial del Chocó con sus límites oficiales, para lo cual se trasladaron al Chocó Tomás Aparicio y Justino Garavito, en donde estuvieron en enero de 1922, haciendo las respectivas observaciones para la carta¹²⁵.

En realidad, no era el primer mapa sobre la intendencia, puesto que existía uno previo, realizado en 1907 e impreso en la Litografía Nacional de Bogotá: *Mapa del territorio de la intendencia del Chocó*, pero era para señalar las áreas auríferas y sobre todo las platiníferas, con énfasis en los ríos, un mapa si se quiere obvio, que respondía al interés fundamental por conocer los territorios donde se podían explotar los yacimientos, única razón para muchos de conocer estos territorios.

Con la creación de la intendencia del Chocó, el gobierno de Rafael Reyes impulsó las obras de infraestructura vial; vale decir, la de los caminos. Para ello la intendencia contó con el concurso de ingenieros como el chocoano Rodolfo Castro Baldrich, el catalán Luis Llach Llagostera y el antioqueño de origen inglés Roberto J. White, quienes realizaron una intensa labor de cartografía para definir los trazados de las vías, que después ellos mismos convertirían en carreteras en el decenio del veinte. En conjunto producen la primera cartografía del Chocó —desde el Chocó—, con la característica de que muchos de estos informes, además del trazado vial, estaban acompañados de interesantes anotaciones del recorrido, entre los que se incluían la fauna, la flora y un reconocimiento de la geografía particular de cada subregión.

Castro Baldrich fue director de obras públicas en diferentes períodos e ingeniero jefe del camino de Quibdó a Bolívar (camino de Antioquia); además participó en dos comisiones que tuvieron que ver con la definición de los límites con Panamá. La primera vez como ingeniero de la comisión al mando del general Justiniano Jaramillo, iniciada el 28 de septiembre de 1909, ordenada por el Ministerio de Guerra, con el fin de aclarar un problema de límites en el río La Miel (municipio de Acandí), con el

¹²⁵ Periódico A.B.C., núm. 662, Quibdó, 26 de enero de 1922, pág. 2.



Mapa 60. Croquis de la región istmica chocoana, canales Atrato-Truandó, Atrato-Napipí, 1943.



Mapa 61. Proyectos de canales interoceánicos, dibujado por José J. Parra, 1964.

cual perdía Colombia 10 kilómetros con el país vecino¹²⁶. La segunda en una comisión especial, esta vez como jefe de la misma, ordenada también por el Ministerio de Guerra a las regiones de Salquí y Cacarica y las áreas limítrofes con Panamá, con el fin de establecer la situación allí. Estos hechos empezaron, por un lado, a determinar la frontera colombiana con Panamá y por el otro a configurar por el norte el perfil definitivo del Chocó¹²⁷. Las comisiones tenían el propósito de establecer los límites precisos, elaborando los levantamientos cartográficos, en el primer caso en el Caribe —mapa del Distrito de Acandí y límite oriental con Panamá— y en el segundo sobre la costa Pacífica, lo cual hizo y consignó en cartas geográficas que se anexaron en los informes.

En el segundo informe planteó el vacío geográfico que se llenaba con la descripción de esta región, por las deficiencias que existían, según él, en las cartas construidas tanto por el gobierno nacional como por los gobiernos extranjeros “ávidos de este género de informaciones; basta comparar el mapa que tengo honor de adjuntar, con los más completos conocidos, para conocer que sólo hoy tiene el país una noción clara de la región importantísima que le sigue en parte del límite oriental á Panamá y de la rica comarca que pretendió el Departamento rebelde cuando ordenó á los ingenieros Ramón Valdés y An. Villareal el arreglo de cartas geográficas para la enseñanza en las escuelas panameñas, mapas que extienden sus límites hasta más al Sur de Cabo Marzo”¹²⁸.

Después de las Comisiones siguió el tratado Urrutia-Thompson, en 1914, y el tratado de límites Vélez-Victoria, en 1934, culminando en 1937 con la demarcación por parte de la comisión mixta demarcadora de límites entre Panamá y Colombia en 1937. Esta comisión se fundamentó en todos los documentos previos existentes, entre los cuales se señalan los de la comisión del general Jaramillo en 1909, para realizar el cometido y producir la cartografía que definió el límite chocoano y colombiano con Panamá.

Mientras tanto Llach Llagostera, que también fue director de Obras Públicas, durante su permanencia en los dos períodos que vivió en el Chocó —1906 a 1908 y 1920 a 1926— dibujó gran cantidad de mapas y planos de caminos, diseños urbanos, como el ensanche

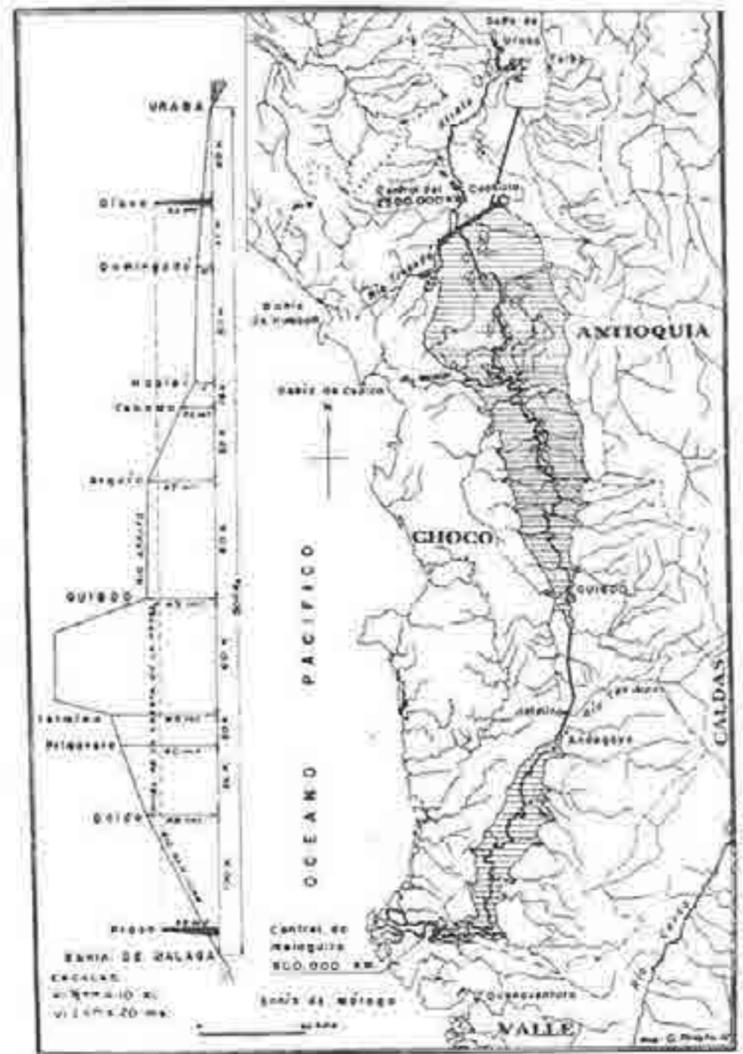
¹²⁶ Aparte de Jaramillo y Castro Baldrich, participaron en la Comisión Próspero Uribe, el subteniente Arturo Escobar al comando de 25 soldados y el prefecto apostólico del Chocó, General Justiniano Jaramillo. *En el Darién. Informe de una expedición ordenada por el Ministerio de Guerra*. Bogotá, Imprenta Eléctrica, 1910.

¹²⁷ Su único compañero de expedición fue José de Jesús Arango, realizando un recorrido que inició el 14 de junio de 1911 y culminó el 10 de septiembre y presentó el informe al gobierno intendencial el 31 de octubre del mismo año.

¹²⁸ “Informe del jefe de la comisión especial á las regiones de Salquí y Cacarica, y limítrofe con Panamá, ordenada por el Ministerio de Guerra”, A.G.N., sección República, fondo Gobierno, t. 659, sección la., fols. 252 a 268.



Mapa 62. Mapa de localización canal interoceánico Atlántico-Pacífico, ruta 25, 1967.



Mapa 63. Proyecto del canal golfo de Urabá-Bahía de Málaga por los ríos Atrato y San Juan en el departamento del Chocó, 1966.

de Quibdó y de varias edificaciones representativas, con una calidad gráfica extraordinaria. A Llach le cabe el honor de haber elaborado, entre 1908 y 1909, si no el primero, uno de los primeros mapas del Chocó, utilizado como base cartográfica para posteriores reclamaciones de títulos de minas. Este mapa lo perfeccionó en su segundo período cuando, en 1921, lo presentó, “sin duda el más completo e instructivo que hasta ahora se conoce de nuestra tierra”¹²⁹, al parecer de los redactores del periódico La Aurora, quienes pedían que se ordenase la reproducción con el fin de que figurara en todas las escuelas, las oficinas y aun en las viviendas.

Roberto J. White, quien estuvo durante más de 20 años en el Chocó, fue también director de Obras Públicas. Inició el camino de Antioquia bajo su dirección y realizó el primer mapa vial del Chocó. Publicó varios informes sobre los caminos del Chocó en 1909, y también informes geográficos como los de las hoyas de los ríos Atrato y Baudó en 1920, entre otros de carácter geológico. Continuó una labor que habían empezado su padre y su tío, quienes estuvieron adelantando estudios geológicos en el siglo XIX con miras a posibles explotaciones mineras.

Mientras tanto, los nuevos intelectuales y la clase dirigente intentaban comprender su realidad geográfica e histórica, como una manera ideal de erigir la identidad territorial. A su acción política de construir una iconografía chocoana, tomando como referente los hombres que participaron en las gestas libertadoras en el Chocó, o los hombres destacados del siglo anterior, como Tomás Pérez y César Conto, para sólo designar dos, le acompañó un impulso por escribir la historia y describir la geografía de la región.

En los primeros decenios del siglo XX, fueron varios los autores que acometieron la labor de publicar textos de historia y de geografía del Chocó, como las *Nociones de geografía e historia del Chocó* de Francisco Córdoba. Todas ellas buscan captar el

¹²⁹ Periódico La Aurora, núm. 270, Quibdó, 24 de julio de 1921, pág. 6.

Chocó que bullía en ese momento lleno de riquezas y de potencialidades; por eso estos textos son un compendio que quiere mostrar lo mejor pero son carentes de análisis críticos. Son demasiado genéricos y apoyados en los trabajos geográficos de Codazzi y en la historia de Henao y Arrubla.

Corresponde a este período la labor adelantada por la nueva generación de intelectuales universitarios, especialmente quienes estudiaban en la célebre Escuela de Minas de la ciudad de Medellín. El carácter de la formación impartida en esta escuela, su profesionalización en ingeniería y la concepción chocoanista, se reflejaron en una serie de propuestas que tenían la particularidad de darle un matiz científico a lo que venían proponiendo desde años atrás y de manera intuitiva algunos dirigentes políticos.

Un espacio que permitió el conocimiento de estas propuestas, muchas de ellas como parte de las materias de estudios, fue Dyna, la revista de los estudiantes de la Escuela de Minas¹³⁰. Después de una excursión al Chocó en 1934, dirigida por el profesor Roberto Wokitel, se publicó un número especial con algunas de las propuestas que el intelectual chocoano Reinaldo Valencia había publicado en el periódico A.B.C., los análisis del sistema monetario y la monografía general del Chocó escritos por Lisandro Mosquera, y los informes escritos por los estudiantes excursionistas, como el informe geológico del camino Bolívar-Quibdó, un análisis del plan vial para el Chocó, acompañados de los respectivos gráficos y también de la cartografía respectiva, realizado por los estudiantes.

A finales de los años veinte y durante el decenio del treinta es cuando con más profusión se dan las propuestas de vías de comunicación, como los cables aéreos, las carreteras nacionales y la panamericana, los ferrocarriles y, nuevamente, el canal interoceánico por el Chocó. De todos los proyectos se hicieron estudios, trazos y gran cantidad de cartografía. Algunas de las obras se iniciaron pero no todas culminaron, como fue el caso del trazado de la carretera Nóvita-Cartago, realizado por la empresa alemana *Schinglener & Hugo*, que aún hoy no se ha culminado.

Como curiosidad puede verse en los mapas producidos en la época y publicados en la revista Dyna o en la *Geografía de Colombia* de Agustín Llanos Callejas de 1934, cómo se daban por hechos proyectos como las carreteras o como el cable aéreo Bolombolo-Bahía Solano, impulsado éste por Antioquia y ordenado por la Asamblea en 1926¹³¹, o el de Manizales, que se ordenó por ley 9a. de 1923, y el mismo gobierno firmó un contrato de construcción con el departamento de Caldas en junio de 1926, para el cual fue nombrado como primer gerente Aquilino Villegas ese año¹³² y cuyo diseño y planos hizo el ingeniero Jaime Lindsay. Había un interés grande de los departamentos del interior del país por tener salidas al Pacífico y al Atlántico por el Chocó, para impulsar las exportaciones —primordialmente de café—, por el ahorro de tiempo y dinero que esto significaba, lo que nunca se llegó a concretar en obras mas sí en numerosos estudios.

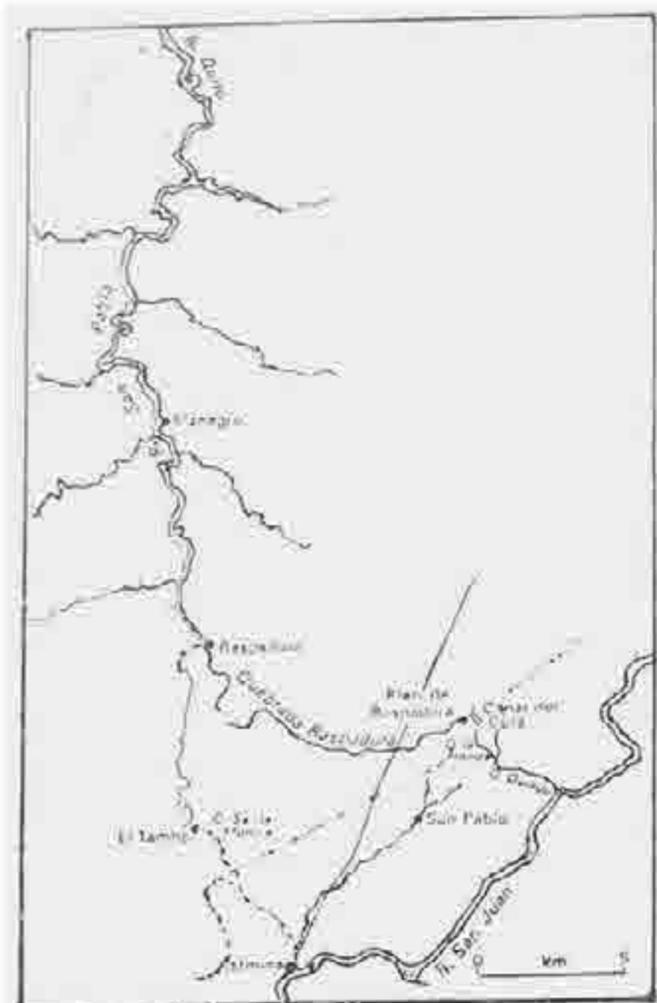
La discusión sobre el tema del canal tuvo su renacimiento por el supuesto fracaso del canal de Panamá primero y después por la necesidad de redimir al Chocó, desempolvándose viejos debates y trazados e impulsando la elaboración de otros nuevos a través del Chocó, con énfasis en la vía Atrato-Napipí. La cartografía de los canales se pone de moda pero la mayoría de las veces en abstracciones muy generales y sobre mapas antiguos sin precisiones geográficas.

No se puede soslayar la importante labor cartográfica que adelantó la comunidad de misioneros claretianos, quienes habían llegado desde 1909 al Chocó, para tomar el mando de la Prefectura Apostólica creada en el gobierno de Reyes. Su actividad misional los condujo por los lugares más apartados y olvidados de la geografía,

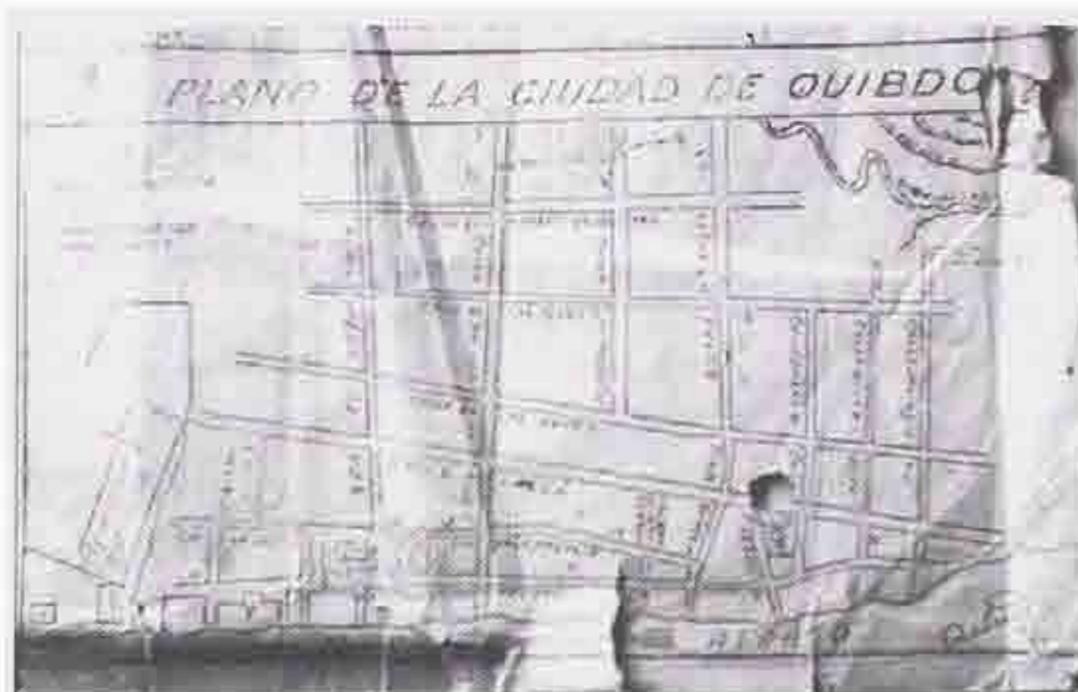
¹³⁰ Revista Dyna, órgano de los estudiantes de la Escuela de Minas. Director: Joaquín Vallejo. Medellín, año II, septiembre de 1934, núm. 9.

¹³¹ Ordenanza No. 58 de 12 de mayo de 1926, en la cual se autorizaba al gobernador para llevar a cabo la obra del cable aéreo de Bolombolo-Atrato-Pacífico, mediante privilegio concedido a una compañía extranjera o nacional. Después, en 1927, se creó una junta asesora y una comisión de estudios integrada por los ingenieros H. S. Taylor, Enrique White y J. M. Bohórquez, quienes presentaron el plano el 13 de septiembre de 1927, aunque faltaba el perfil de la línea. Archivo Histórico de Antioquia, t. I, 1495, 1928.

¹³² Periódico A.B.C., núm. 1201, Quibdó, 15 de junio de 1926, pág. 1.



Mapa 64. Croquis del canal del Cura, elaborado y publicado por Stephen Howarth, 1974.



Mapa 65. Plano de la ciudad de Quibdó, autor Arturo Valencia, 1920.

donde a la par de su actividad religiosa y educativa adelantaron una labor etnográfica que plasmaron en sus diferentes informes y en la recolección de muestras, objetos, fotografías, etcétera, que enviaron a Roma y España. Este reconocimiento del territorio les permitió no sólo fundar pueblos sino dejarlos referenciados en una cartografía, la cual señalan ellos mismos como una contribución a “la cultura con levantamientos de *Mapas* de la región chocoana”¹³³.

El cartógrafo de la comunidad claretiana chocoana fue el padre Francisco Onetti, un español que llegó en 1918 al Chocó, donde elaboró mapas como el del Alto Andágueda y la Región del Chamí, del río Napipí; en éste incluyó la posible ruta del canal interoceánico Napipí-Antadó (afuentes del Atrato) y Limón —Cupica— (afuente al Pacífico) o el de la costa Pacífica que fechó en 1929 y para el que realizó siete excursiones entre los años 1920 y 1927¹³⁴.

La culminación de estas búsquedas de mirada al interior, de autorreconocimiento y de dimensionamiento y comprensión de un ser histórico y geográfico, en esta primera mitad del siglo, se logra con la realización del tomo VI de la *Geografía económica de Colombia*, realizado por la Contraloría General de la República, dedicado al Chocó.

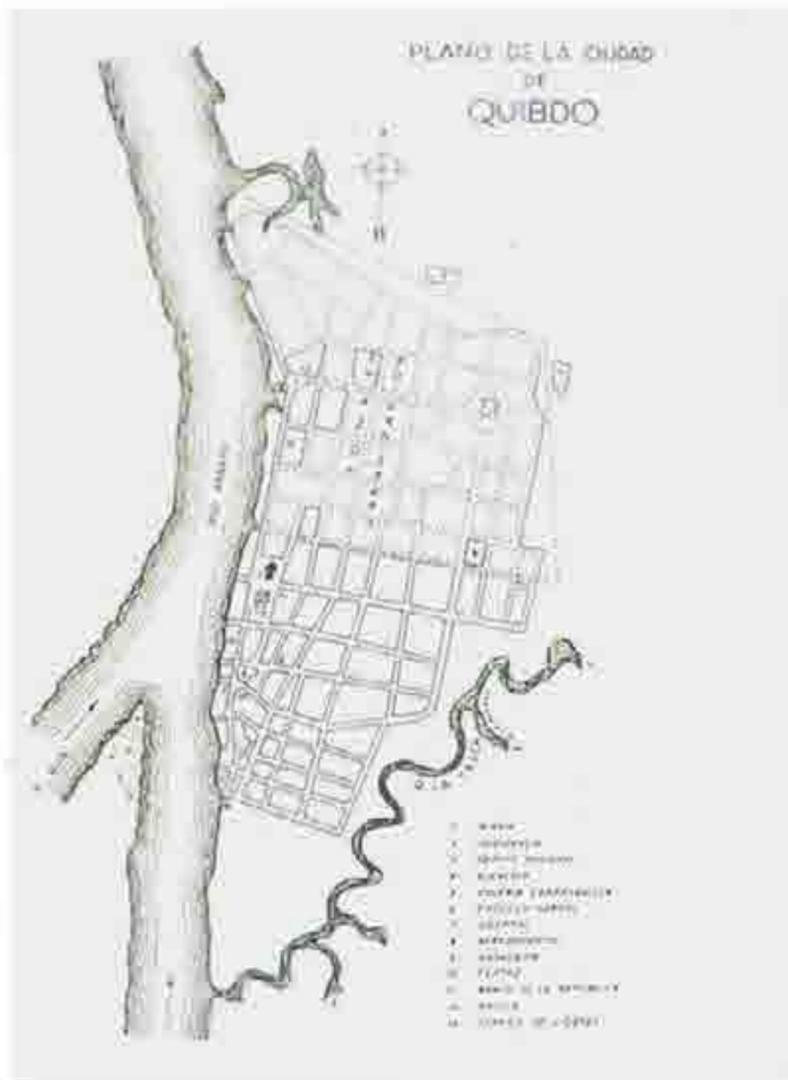
Se podría decir que el equipo conformado por el chocoano Sergio Abadía Arango, contralor general de la república, en pequeña escala es una especie de Comisión Corográfica del Chocó. La comisión encargada de la redacción tenía como director a Salomón Salazar Guzmán y como subdirector a Eduardo Acevedo Latorre, quien además fue el encargado de los aspectos físicos. El cartógrafo Carlos Valdeblánquez, junto con el dibujante Tulio Nel Ospina, fueron quienes se encargaron de la elaboración de los distintos gráficos, mapas y croquis de la misma¹³⁵.

Esta nueva geografía contempla una gran cantidad de cartografía que por primera vez se acerca a las particularidades del Chocó, como es el caso de los trece municipios y de algunas áreas urbanas; o la cartografía temática (mapa sanitario, división política, vivienda, etcétera). Se compendia, además, mucha de la cartografía produ-

¹³³ Prefecto apostólico del Chocó, *Bodas de plata misionales de la Congregación Hijos del Inmaculado Corazón de María en el Chocó 1909-1934*, Manizales, Tipografía Manizales, 1934, pág. 52.

¹³⁴ Ángel de María de Canals: M. F., *Un héroe de la selva. P. F. Onetti*, Medellín, Editorial Bedout, 1959.

¹³⁵ Participaron también en la elaboración de la geografía Hernán Montoya, Heliodoro González Coutin, Efraím Murcia Camacho, José Drigelio Ruiz y Mardonio Salazar, quien fue el secretario.



Mapa 66. Plano de la ciudad de Quibdó, autor Luis Llach Llagostera, 1924.



Mapa 67. Plano de Quibdó, 1966.

cida con anterioridad por otras instituciones o por otros estudios, aunque mejorando su presentación, como por ejemplo los trazados viales o las propuestas de canales, y se reproduce cartografía como la de Ciudad Mutis (del Ministerio de Obras Públicas) o de Quibdó, elaborada por la Secretaría de Obras de la intendencia. También es de resaltar el aporte fotográfico realizado por Rengifo, que viene a ser para la geografía lo que fueron las acuarelas de Manuel María Paz para la comisión de Codazzi, la descripción etnográfica de la intendencia en el siglo XX.

Este compendio histórico-geográfico, con todas las críticas que pueda recibir en la actualidad, como ser señalado de racista y colonialista¹³⁶, no encontró émulo por casi cincuenta años, hasta el punto de que muchos de los textos de geografía o historia de ahora son burdas copias simplificadas de esta obra fundamental en describir el Chocó en concordancia con lo que se pensaba en ese momento histórico.

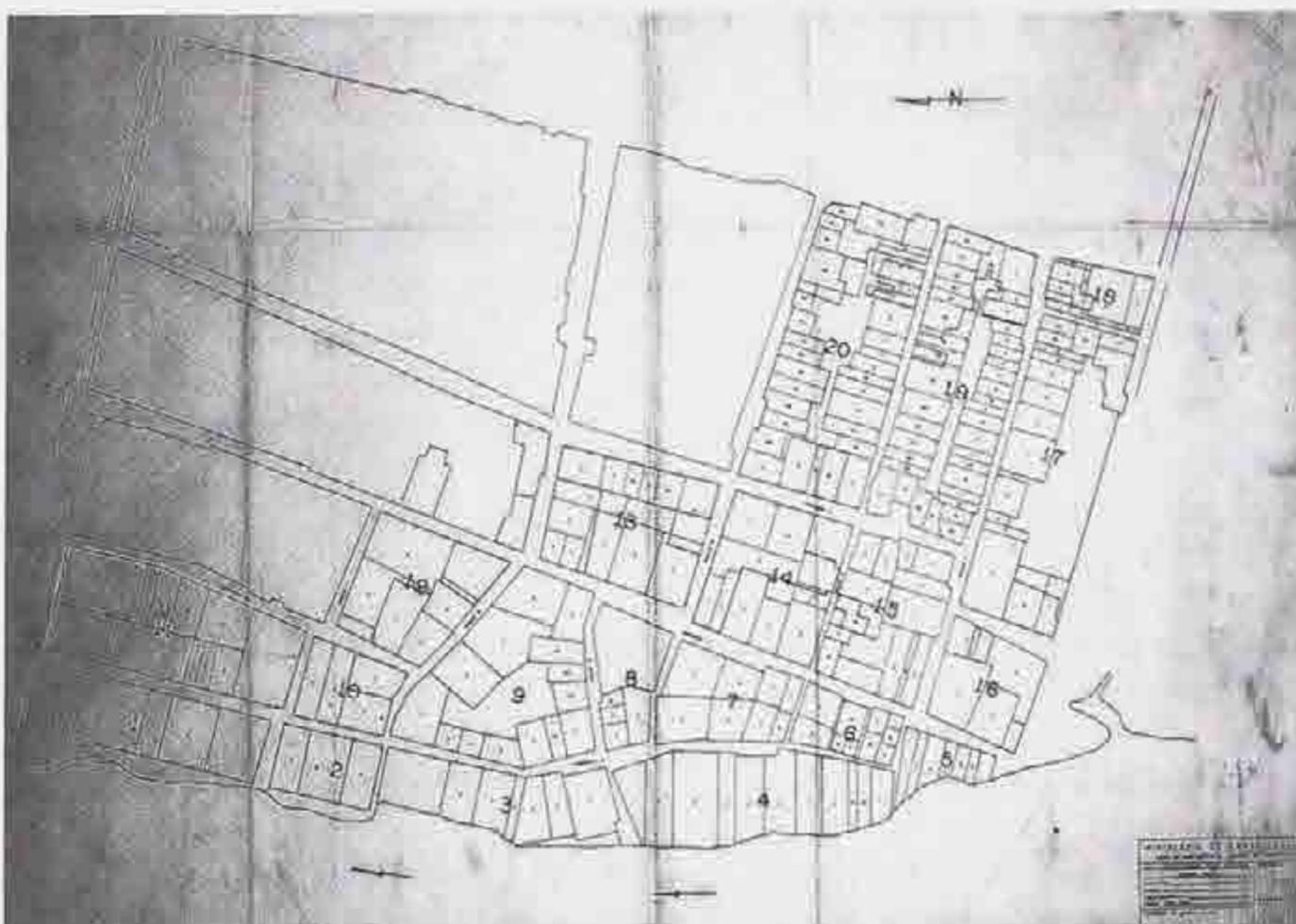
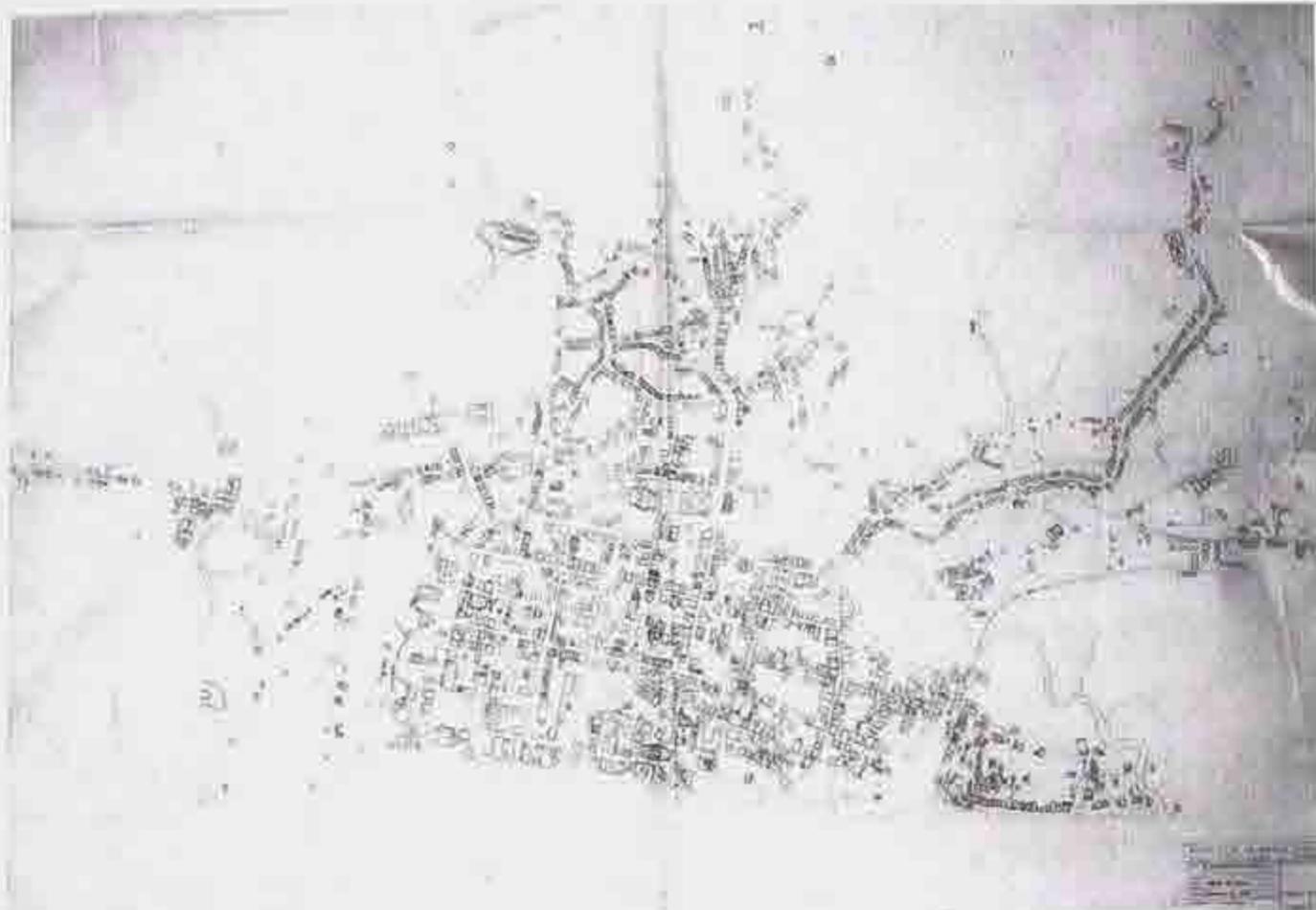
Las obras de carácter minero, geológico, etnográfico y geográfico escritas sobre el Chocó incluyeron interesantes mapas. Por ejemplo, Jorge Álvarez Lleras incluyó un *Mapa de la región del Chocó, que manifiesta la localización de algunas poblaciones, de los ríos principales y de las rutas interoceánicas*, cuyo nombre lo dice todo¹³⁷. Mendoza Nieto publicó en la *Geografía ilustrada del Chocó* de 1942 un mapa de la *Intendencia nacional del Chocó* en el cual se incluyen los límites por primera vez¹³⁸.

El informe de la *Comisión Minera del Chocó* en 1929 incluyó cuatro mapas: Distrito del Baudó, Distrito de Condoto, Distrito de Quibdó y el de los distritos de Urrao y Frontino con toda la zona limítrofe de la intendencia. Los cuatro mapas fueron elaborados por Enrique White Uribe, ingeniero director de la Comisión, del cual aparece la firma en los mismos planos como H. E. White, los que se constituyeron en un notable avance en el conocimiento topográfico del territorio que sirvió muy seguramente a la Oficina de Longitudes para mejorar el plano de la intendencia, pues incluyeron nuevas mediciones altimétricas y enviaron a dicha oficina planos del Baudó, pensando que le eran de utilidad, "tanto más cuanto que esa entidad oficial debería tomar copia exacta del citado

¹³⁶ "Visión racista y propuesta colonialista en la Geografía económica del Chocó (1943)", en Julio César Uribe Hermocillo, *El Chocó. Una historia permanente de colonización y conquista*. Quibdó, Gráficas la Autora, Diócesis de Quibdó, noviembre de 1992, págs. 111 a 132.

¹³⁷ Jorge Álvarez Lleras, *op. cit.*, pág. 209.

¹³⁸ Jorge Mendoza Nieto, *op. cit.*



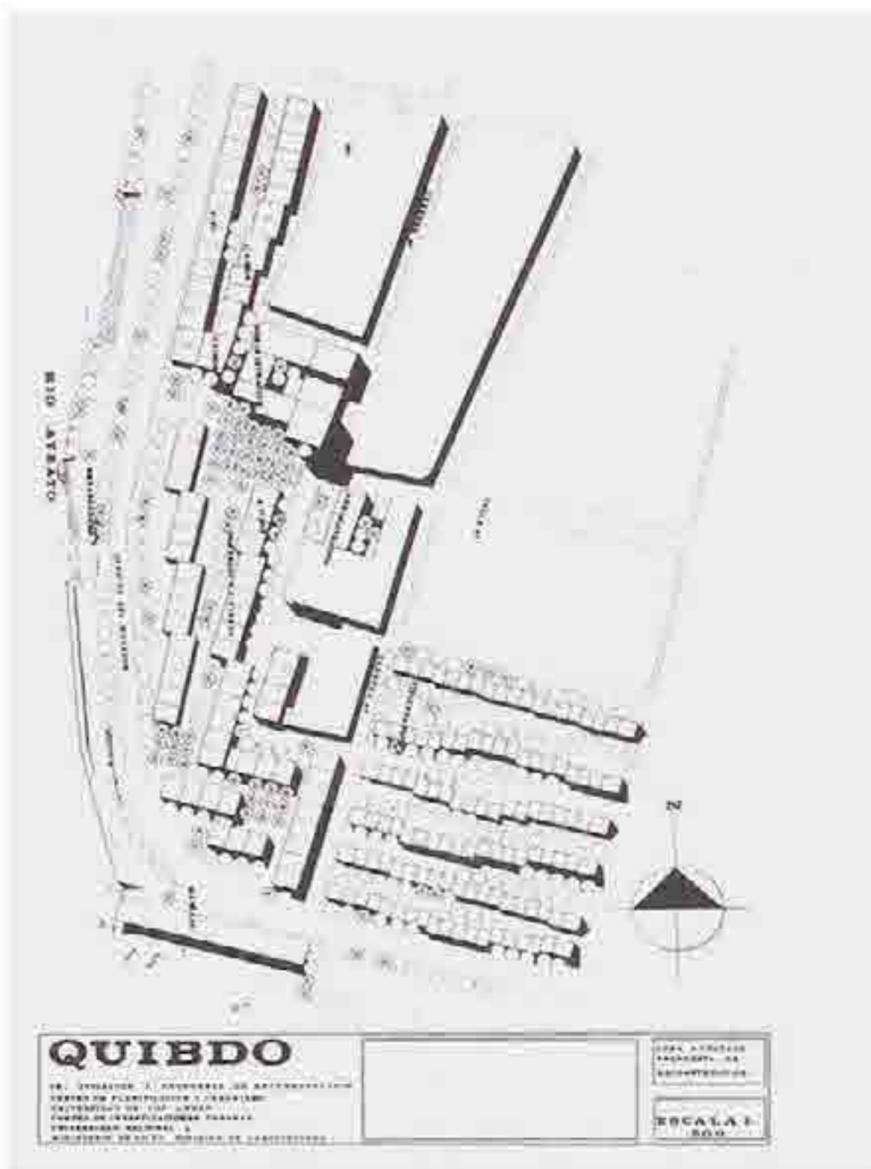
Mapa 68. Plano de la ciudad y loteo de la zona afectada después del incendio en 1966.

plano”, especialmente en la parte del río Atrato a Bahía Solano, ya que White, aparte de los nuevos levantamientos, había participado como ingeniero primer ayudante del contratista del cable aéreo de Bolombolo al Pacífico, H. S. Taylor¹³⁹.

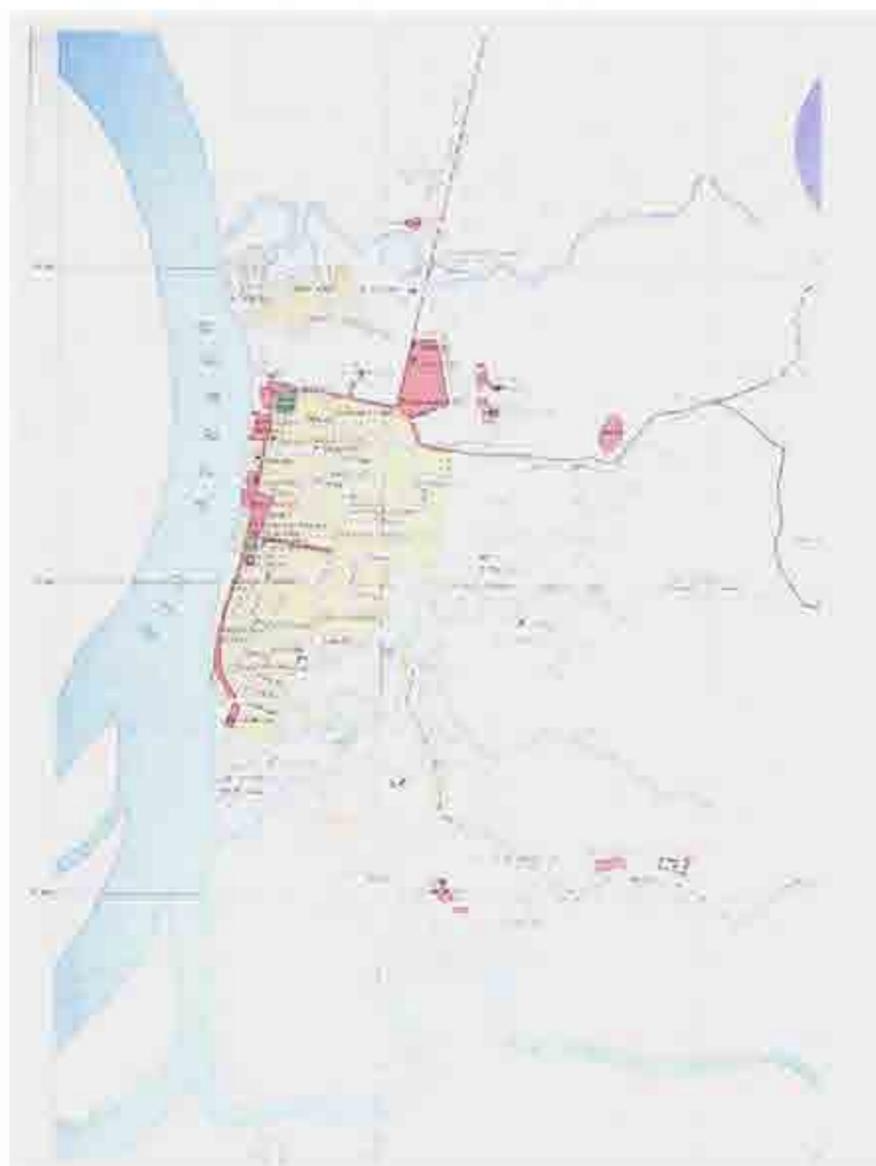
Recogiendo información básica de la *Geografía económica*, con la dirección del ingeniero Pablo Emilio Cabrera B., en 1955 se publicó un interesante Mapa Vial del Chocó, por orden del ministro de Obras Públicas, contraalmirante Rubén Darío Piedrahíta, que podría ser el compendio de los deseos plasmados en plano pero nunca concretados en obras, un resumen de los sueños de la clase dirigente local y de las promesas de los gobiernos nacionales en la primera mitad del siglo XX. Se podría decir como García Márquez, refiriéndose a la carretera Medellín-Quibdó en 1957, que esto era “pura especulación cartográfica”¹⁴⁰.

¹³⁹ En el Boletín de Minas y Petróleos donde se publica el informe completo se incluyeron tres mapas, faltando el del Baudó, pero del cual hacen mención en el documento, especialmente en la sección del río Atrato y la bahía de Solano, del cual decía que “era un trabajo completo que se atrevía a garantizar”. *Comisión Minera del Chocó*, Boletín de Minas y Petróleos, *op. cit.*, pág. 270.

¹⁴⁰ Gabriel García Márquez, *op. cit.*, pág. 144.



Mapa 69. Quibdó, propuesta de reconstrucción, 1966.



Mapa 70. Plano de Quibdó, 1977.

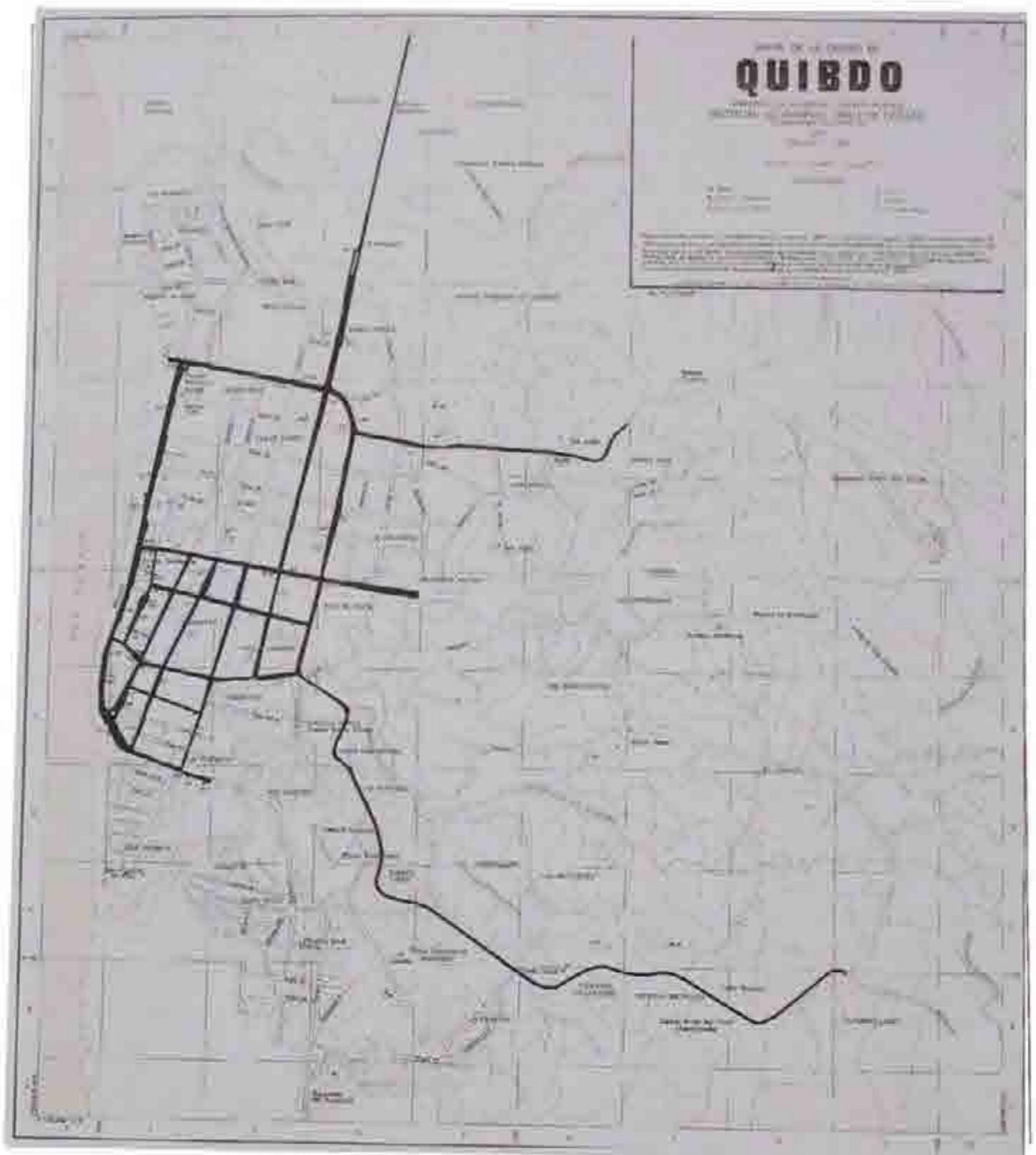
Los intereses extranjeros, especialmente los norteamericanos, primero por el posible canal interoceánico y después por las riquezas genéticas, en razón de la biodiversidad de las selvas chocoanas, han hecho que los estudios de éstos y el conocimiento cartográfico sean de mayor precisión que los realizados por la institución colombiana, acudiendo en los últimos decenios a la tecnología satelital, para estudiar sectores específicos y escudriñar el interior chocoano. No en vano Enrique Pérez Arbeláez, haciendo un balance cartográfico de la geomorfología del Chocó en 1964, señalaba que las empresas petroleras, especialmente la *Richmond Petroleum Company*¹⁴¹, habían elaborado mapas apoyados en levantamientos terrestres, sobre todo en el sector occidental comprendido entre las calles de los ríos Atrato y San Juan, pero que las mejores cartas eran las dibujadas a base de mosaicos en el *Special Report of the Governor of the Panamá Canal on the Atrato-Truandó Canal Route. Under Public Law 280, 79th Congress 1rst. Section, s/1*, en el año 1949¹⁴². Otro ejemplo de ello es el paquete de mapas topográficos de la zona Atrato-Truandó presentado por el gobierno de los Estados Unidos al de Colombia en 1965, realizado por el Servicio Geográfico Interamericano e impreso en el *Army Map Service, Corp of Engineers*, un paquete de 20 planchas en escala 1:50.000 de esa zona.

Desde los años cincuenta la cartografía, en términos generales, está centralizada en el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, creado en 1950. En la década del sesenta este instituto elaboró el mapa más preciso de los departamentos de Colombia, especialmente del occidente colombiano, entre ellos el del Chocó, ya que hasta el momento funcionaba con una cartografía pobre, tomada del Servicio Geodésico Americano y del Dane. Pero con esta nueva cartografía como base se dio inicio a los mapas temáticos: geología, suelos, geografía física y la denominada ecología vegetal.

Cabe destacar la cartografía de los sistemas ecológicos de las zonas de vida propuestos por Holdridge. Este sistema comenzó a aplicarse en Colombia desde 1960, cuando en un seminario en Medellín se dieron las bases, siguió con un trabajo de campo por dos años, en donde el Chocó, por lo interesante del denominado bosque pluvial

¹⁴¹ En realidad, fue la Tropical Oil Co., en 1946, la que realizó los estudios topográficos en la ruta Truandó-Atrato con mapas a escala 1:500.000, mientras que las fotografías aéreas fueron tomadas por la U. S. Air Force, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi y la Richmond Oil Co. Jesús Emilio Ramírez, "Proyecto del canal interoceánico Atrato-Truandó (Colombia) a nivel del mar", en *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, Bogotá, vol. XXV, núms. 96-97, 3o. y 4o. trimestre, 1947, pág. 115.

¹⁴² Enrique Pérez Arbeláez, *Recursos naturales de Colombia*, Bogotá, Instituto Geográfico de Colombia Agustín Codazzi, segunda edición, Talleres Gráficos del Banco de la República, 1964, pág. 246.



Mapa 71. Mapa de la ciudad de Quibdó, 1983.

tropical, fue recorrido por César Pérez, Sigifredo Espinal y Elmo Montenegro, quienes desarrollaron y aplicaron el sistema, fundamentando el nuevo mapa ecológico de Colombia, que publicó el Instituto Geográfico Agustín Codazzi en 1962 en escala 1:1.000.000¹⁴³, sobre el cual se harían futuras correcciones y ampliaciones de escala, publicados en los sucesivos atlas de Colombia.

Posteriormente, Joseph A. Tosi amplió la escala para zonificar el delta del Atrato hasta Riosucio, como consultor de un proyecto de planificación del Darién. En este nuevo período de producción cartográfica, la biodiversidad del Chocó era un atractivo fundamental, y de ahí que el primer mapa pretendido de los bosques del país se hiciera en el parque de los Katíos, proyecto que después del trabajo de campo no fue aprobado, pero señaló el precedente en Colombia¹⁴⁴.

Se debe anotar cómo la entonces recién creada Corporación Nacional para el Desarrollo del Chocó, en 1970 negoció y firmó un acuerdo con las Naciones Unidas para elaborar con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi los primeros mapas del Chocó con base fotogramétrica y curvas de nivel. Además publicó el mapa del Chocó 1:500.000, la base cartográfica más importante realizada por el IGAC, lo mismo que los mapas 1:100.000 y 1:25.000 el año de 1971¹⁴⁵, algo de lo cual se carecía y que le dio solidez a los mapas temáticos posteriores.

¹⁴³ Conversación con el profesor César Pérez, Medellín, febrero de 1997.

¹⁴⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵ Ministerio de Agricultura, *Corporación Nacional para el Desarrollo del Chocó*, Bogotá-Quibdó-Bahía Solano, Editorial Andes, s.f., pág. 26.

El cambio de perspectiva en el estudio, análisis y comprensión del Chocó, que condujo a la ya mencionada extensión del topónimo a la región biogeográfica, está sintetizado en los dos tomos llamados *Colombia Pacífico*, publicados en 1993 por el Fondo para la Protección del Medio Ambiente José Celestino Mutis, con el auspicio del proyecto Biopacífico. Esta publicación, que no es el resultado de una investigación específica, sino el de muy variadas investigaciones realizadas por científicos, intelectuales y organizaciones comunitarias, en años previos, para muy diversas instituciones, cumple el papel, aunque con otro rigor, otros enfoques, nuevas metodologías y obviamente salvando las distancias en tiempo, que cumplieron en su momento las publicaciones de la Comisión Corográfica y de la Geografía Económica de Colombia, dedicada al Chocó, para dar cuenta ya no de las riquezas o recursos naturales, sino de la enorme diversidad.

La cartografía ocupa allí un papel primordial, al lado de la fotografía, reconocido por el mismo editor de los libros, Pablo Leyva, quien lo hace resaltar en la presentación del libro: "Para que los mapas sean, como en Gabriel García Márquez, más permanentes; vale decir, los de la cultura donde las coordenadas son las del realismo fantástico"¹⁴⁶. La mayoría de la cartografía tiene como base los mapas oficiales del Instituto Geográfico Agustín Codazzi sobre los cuales está vaciada la información de las investigaciones, para configurar los mapas temáticos de: geología, geomorfología, hidrología, climatología, suelos, zonas de vida, lingüísticos y de ordenamiento territorial.

Obviamente, recoger la totalidad de lo investigado y producido en tantos años es imposible, pues son múltiples las investigaciones que han dejado una buena documentación cartográfica. Basta señalar la producida dentro del proyecto de Desarrollo Integral Agrícola Rural (Diar), un proyecto colombo holandés de asistencia técnica iniciado en el año 1979, que, aparte de la importancia en términos de organización comunitaria o de sus resultados específicos, elaboró mapas para dar cuenta de lo que llamaron determinantes intrínsecos; es decir, las condiciones materiales biofísicas de la región natural del río Atrato y parte del Darién.

En casos como los trabajos investigativos de Jacques Aprile Gniset y Gilma Mosquera, que recogen datos de algunas de las investigaciones presentadas en el simposio de 1958, más las investigaciones propias y lo que ellas reafirman del *diálogo de saberes* con la comunidad, donde se combinan las dos formas de representar, dejan como resultado una aproximación a los sistemas de poblamiento de los ríos del Pacífico, los denominados sistemas comarcales de hábitat rural y el urbanismo aldeano, en un gran número de mapas y planos que dan cuenta de una geografía olvidada durante siglos y ahora con una representación cartográfica aldeana y fluvial¹⁴⁷.

Igualmente en los dos últimos decenios, es importante destacar cómo la representación cartográfica oficial es criticada por los nuevos procesos, pues aquellas se alejan de la realidad de las dinámicas sociales que actúan en el territorio. Mediante talleres comunitarios e investigaciones y planificación participativas, como la señalada anteriormente, las comunidades comienzan a representar objetivamente su territorio para superponerlo a la representación oficial.

Esta cartografía, denominada cartografía social, lo que hace es una *geografía de la percepción* que permite una aprehensión del territorio, un redimensionamiento de su entorno, la definición de unos límites y sobre todo un diagnóstico de su realidad ambiental y la valoración de su biodiversidad, que no se había representado objetivamente hasta ese momento. Estas representaciones y formas de percibir el espacio como una forma de apropiación son de alguna manera análogas a lo sucedido hace 400 años, cuando se hicieron los primeros mapas del Chocó y se iniciaba la exploración del territorio, sólo que ahora hay un redescubrimiento desde el entorno inmediato, obediente al alma de los lugares.

¹⁴⁶ Pablo Leyva, "Un congreso imaginario", en *Colombia Pacífico*, Santafé de Bogotá, t. I, Proyecto Biopacífico-Fondo para la Protección del Medio Ambiente José Celestino Mutis, FEN Colombia, 1993, s.p.

¹⁴⁷ Una síntesis de las muchas investigaciones escribe Gilma Mosquera en el libro *Colombia Pacífico*, ya citado, pero son varios los documentos, ensayos y libros que dan cuenta de esta cartografía aldeana y fluvial, de las cuales sólo remitiré a dos.

Gilma Mosquera Torres y Jacques Aprile Gniset, *Habitabilidad y vivienda en los caseríos del Atrato Medio*, Cali: Codechocó-Diar-Universidad del Valle, copia mecanoscrita, julio de 1985. Jacques Aprile Gniset, "La colonización del Atrato", en *La ciudad colombiana siglo XIX y siglo XX*, Santafé de Bogotá, Biblioteca Banco Popular. Colección Textos Universitarios, 1992, págs. 262 a 275.

EL DARIÉN

Después que los españoles fundaron San Sebastián de Urabá, en 1510, y su posterior fracaso tras nueve meses, hicieron una distinción entre ambas costas del golfo. En el lugar de asentamiento los indios peleaban con flechas envenenadas, en tanto que los del otro lado no lo hacían. Al primer sector lo llamaron Urabá, por los indígenas con quienes habían tenido enfrentamientos. Del otro lado fundaron a Santa María la Antigua del Darién, tomando este topónimo del río al margen del cual fundaron la ciudad. Esta fue la primera diferenciación territorial mediada por un gran río, que después, en 1507, sería el límite entre las primeras gobernaciones.

El río Tanela (el *Aluka Tival* de los nativos), españolizado y degenerado por la pronunciación, quedó con el nombre de Darién. Con el cual se designó a la región en donde se asentaron y a las diferentes comunidades indígenas que allí estaban o se establecieron. Primero a los cuevas o la tribu de Cemaco, que era una frontera cultural entre los cunas y los cuevas. Después a los cunas, quienes, desplazados por los emberas del Atrato Medio, se posesionaron de las tierras de los primigenios pobladores para configurar en su proceso de transformación a los *olotules* o *gente dorada*. No obstante, todos fueron reducidos a *darienitas*. A medida que los cunas van migrando a partir del río grande, tanto al oriente como al occidente de la costa, el topónimo Darién se va expandiendo¹⁴⁸.

Cuando se trasladó la capitanía de la gobernación de Castilla de Oro, creada en 1513, de Santa María la Antigua del Darién a Panamá, en una fecha imprecisa entre 1520 y 1521¹⁴⁹, ésta última se convirtió en el centro político, además del punto de partida de todas las expediciones rumbo al que se llamó entonces Mar del Sur, con lo cual la primera perdió la pasajera importancia que había tenido. El cronista Fernández de Oviedo, en un intento por preservarla, y con ello sus intereses, logró convertirla en centro de la provincia del Darién, en donde él tenía el cargo de teniente, nombramiento hecho en octubre de 1521. Éste fue el primer reconocimiento político administrativo del Darién.

Desaparecida Santa María la Antigua en 1524, el Darién se convirtió en un territorio de disputas entre españoles e indígenas, entre los indígenas mismos, entre ingleses, franceses, escoceses, holandeses, y de éstos, aliados o no con indígenas, en contra de los españoles. Fueron sus territorios cercanos base de piratas: Drake, L'Olonnois, Morgan, Mans Weit, Miguelillo, San Martín, Petit Pierre (Pitipié), Pierrro el Clérigo, el Mulato de Martinica, el holandés Daniel y otros más, desde la cual asolaron a Panamá y a los demás establecimientos fundados por los españoles como el de Santa María, en el río Tuira, o al mismo Chocó, hasta adentro del Atrato.

Muy pocos intentos hicieron posteriormente los españoles por volver al Darién; ocasionalmente hubo una propuesta individual como la del regidor de la provincia de Cartagena, que en una capitulación de 1564 se comprometía a su propia costa a "descubrir, pacificar y poblar las provincias del río Darién", pero sin ningún resultado¹⁵⁰. El Darién fue recorrido a su antojo por viajeros como el médico Lionel Wafer o el naturalista William Dampier, quienes en 1680 acompañaban a Sharp, Coxon y Horris en el recorrido inaugurado por Morgan de atravesar el istmo para asolarlo, pero en este caso, aparte de la piratería, los dos primeros personajes dejaron relatos de aventuras e información científica, que inspiraron proyectos de ciudades utópicas como el liderado por William Paterson¹⁵¹.

La empresa emprendida por Paterson, inicialmente con capital escocés e inglés, pero a última hora sólo de los primeros, por el retiro del apoyo del rey a instancias de la Compañía de las Indias Orientales, que consideraron esta empresa como perjudicial a sus intereses, fundó en 1698 a Nueva Escocia en el Darién, pero culminó trágicamente en 1700, cuando el gobernador de Cartagena, Juan Díaz de Pimienta, los

¹⁴⁸ Patricia Vargas, *op. cit.*, pag. 123.

¹⁴⁹ Jorge Orlando Melo, *Historia de Colombia. El establecimiento de la dominación española*, t. 1, Medellín: Editorial La Carreta, 1977.

¹⁵⁰ Capitulación que se tomó con don Juan de Villoria y Ayala sobre el descubrimiento del río Darién, año 1564. En Antonio Cuervo, *Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia recopilados por Antonio Cuervo*, Bogotá, Sección 2 Geografía-Viajes-misiones-límites, t. IV, Imprenta a vapor de Zalamea Hermanos, 1894, pag. 150.

¹⁵¹ Álvaro Rebolledo, *El canal de Panamá. Reseña histórico-política de la comunicación interoceánica, con especial referencia a la separación de Panamá y a los arreglos entre los Estados Unidos y Colombia*, Cali, Biblioteca de la Universidad del Valle, 1957, pag. 38.

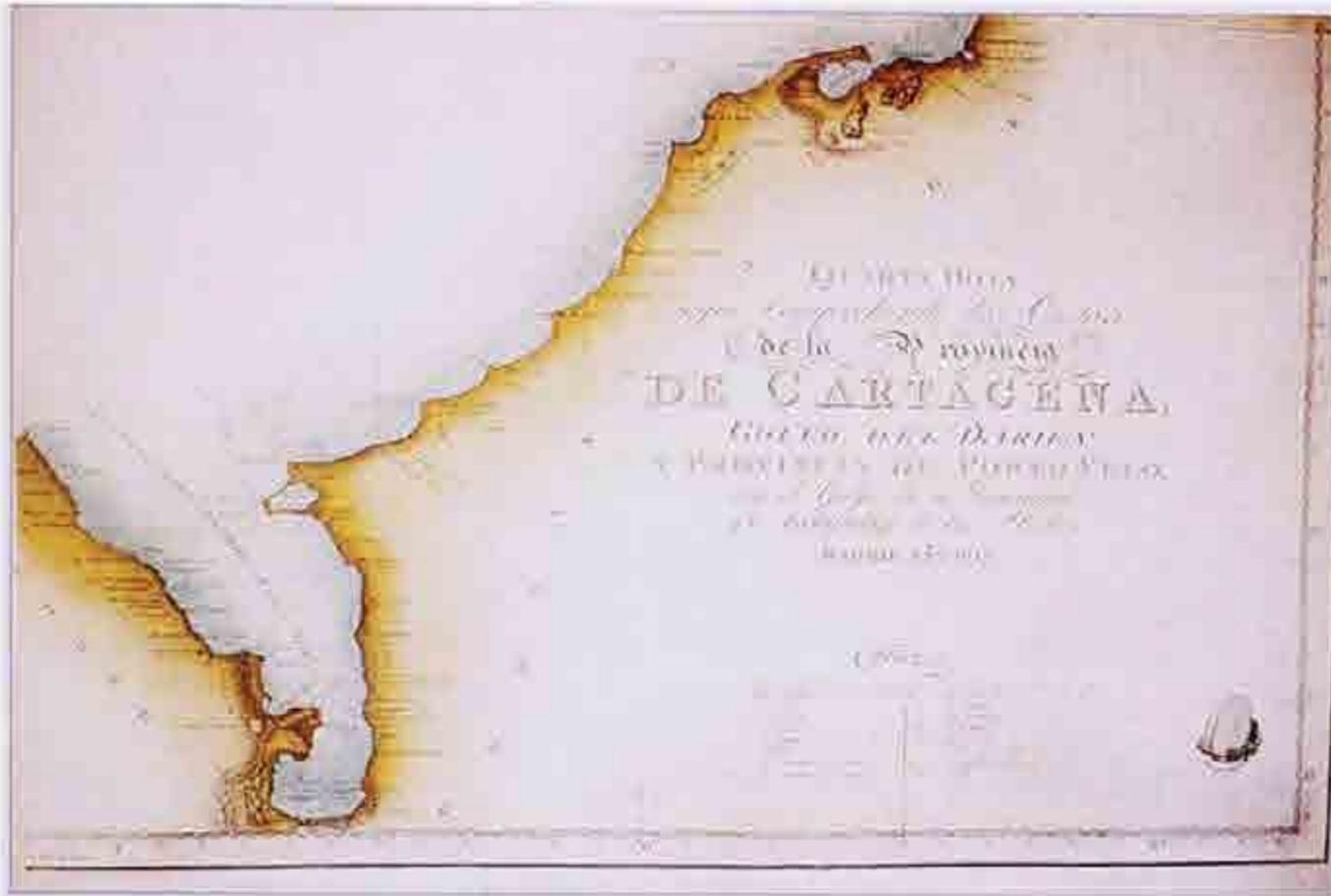


Ilustración 2. Cuarta Hoja que comprende las costas de la provincia de Cartagena, golfo del Darién y provincia de Portobelo, con el golfo de Panamá y Archipiélago de las Perlas, Madrid año 1847.

obligó a capitular. Ya para este año se habían realizado tres fracasadas expediciones de escoceses en medio de penurias, naufragios, hambre y, diezmados por las condiciones climáticas, debieron abandonar el sueño darienita, costando casi dos mil muertos y un desastre económico de proporciones nacionales¹⁵².

Desde muy temprano, el Darién comienza a figurar en la cartografía realizada en Europa sobre el continente recién “descubierto”, o al menos con clara conciencia sobre lo que realmente implicaba este lado del mar y la novedad de lo hallado. Es el caso del mapa *Castilia aurífera cum provinciis*, publicado en Colonia (Alemania) en 1594, y del mapa holandés de Sudamérica, publicado en Amsterdam en 1595. El primero de ellos tiene la particularidad de que con “él se dieron a conocer en Europa por primera vez las tierras que siglos después constituyeron el territorio colombiano”¹⁵³. Allí aparece el Darién ubicado entre un río sin nombre (el río Atrato) y la denominada *Culata D'Vraba*. Aparece la *Antiqua Darienis*; es decir, el sitio de ubicación de Santa María la Antigua del Darién, todos ellos alrededor del ya llamado golfo de Urabá. Hacia el interior sólo se ubicó a *Culij*, en la cabecera del río anónimo. De esto se deduce el desconocimiento del interior, específicamente del Alto Chocó, que apenas era penetrado por las fuerzas invasoras españolas por el sur.

En las zonas pobladas contiguas y bajo dominio español, especialmente en la provincia de Cartagena, el Darién fue visto como un territorio indómito en donde se refugiaban las tribus más belicosas que atentaban contra el orden instaurado por la corona española, razón por la que ésta intentó constantemente políticas de sometimiento a la población indígena, aunque se señalara en los mapas como “*tierras desiertas*”, aun a finales del siglo XVIII. Fueron constantes las expediciones enviadas con este fin desde Cartagena, como la comandada por Maldonado en 1621, que terminó en gran fracaso¹⁵⁴, hasta cuando en julio de 1741 el cacique general de los indígenas, don Felipe de Uriñaquicha, capituló ante la corona¹⁵⁵, pero con una serie de condiciones para admitir la obediencia al rey.

La *Descripción de la provincia del Darién* de Juan Uribe y Juan Carrión muestra cómo estaba constituida en 1757 por dos sectores, definidos por la divisoria de las aguas; pues uno era el de la banda norte y el otro el de la banda sur, por los tributarios que caían al mar del Norte y al mar del Sur o Pacífico. La provincia del Darién en su

¹⁵² *Ibid.*

¹⁵³ Patricia Vargas, *op. cit.*, pag. 50.

¹⁵⁴ *Historia general de España y América Siglo XVII*, citada por Pilar Moreno de Angel, *op. cit.*, pag. 175.

¹⁵⁵ Antonio Cuervo, *Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia recopilados por Antonio Cuervo*, Bogotá, Sección primera Geografía y Viajes, t. II, Casa Editorial de J. J. Pérez, 1892.

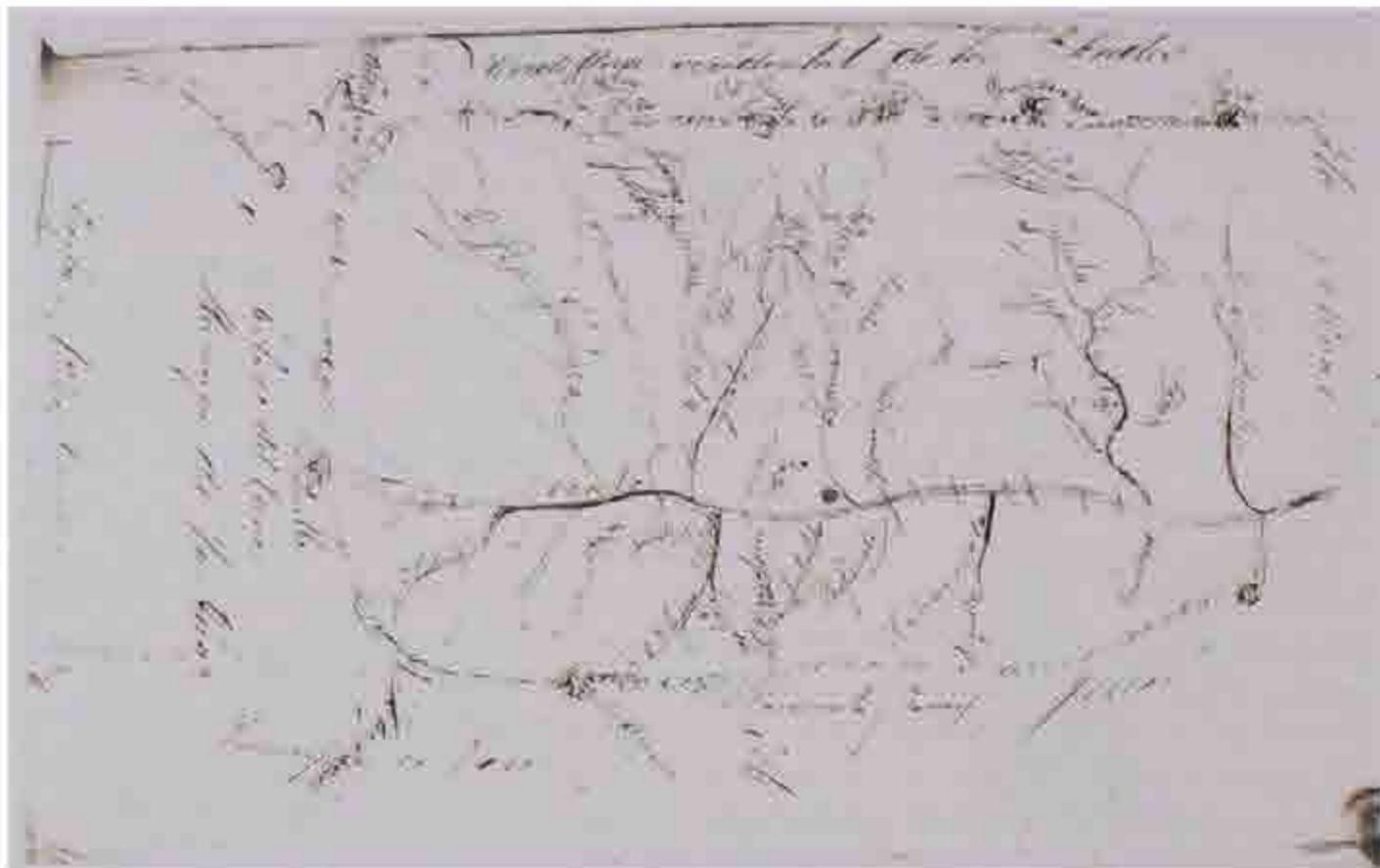


Ilustración 3. Límites del municipio de Andes con el de San Juan, 1873.

conjunto estaba situada en el Reino de Tierra Firme, entre Cartagena y Panamá, confinando con la provincia del Chocó, y “ambas marcas”, según los cronistas.

El Darién estaba formado en ese entonces, según los datos de Urive y Carrión, por 4.937 familias, de las cuales sesenta y siete eran francesas, todas al mando del capitán Felipe de Uriñaquicha, quien residía en el río Tilangantí, en un pueblo formado por 100 familias entre indios y franceses, cerca del río Tutumatí. Los cronistas dejan ver el alto número de pueblos y su concentración y cómo se extendía la provincia del Darién hasta el río Turbo, en donde otro pueblo de 42 franceses y 80 familias de indios se erigía, subiendo por éste, a tres leguas de la desembocadura, al igual que el pueblo de Surape, localizado a siete leguas por tierra de Turbo y formado por 100 familias de indios¹⁵⁶.

La importancia estratégica, las ambiciones de franceses, ingleses y holandeses y lo irreductible de las comunidades indígenas, a pesar de la capitulación de Uriñaquicha, trajo como efecto, en la segunda mitad del siglo, el que la corona ordenara acciones encaminadas a someter y poblar el Darién. Una de las primeras acciones fue la de nombrar gobernador independiente durante el mandato del virrey Pedro Messía de la Zerda, recayendo en Andrés de Ariza. El mismo Messía de la Zerda le envió al rey “documentos que suministran abundantes conocimientos, con una relación moderna del gobernador del Darién”¹⁵⁷. El siguiente virrey, Manuel Guirior, en 1776, como ya se anotó, envió una documentación sobre el Atrato, pues era indisoluble la relación Darién-Atrato para su política de población del Darién, que lo preocupaba por “su falta de cultura y continuas invasiones de indios bárbaros”¹⁵⁸, apoyado además en los documentos del gobernador De Ariza, quien había elaborado una relación y plano, en el que estaba un plan en ejecución con cuatro casas fuertes: Yavisa, como capital, el Real de Santa María, Cana y Chapigana.

Después, por disposición real del 15 de agosto de 1783, se ordenó al virreinato el llevar a efecto la ocupación del Darién. Como resultado de esta política, en 1785, en el gobierno del virrey Antonio Caballero y Góngora, se emprendió una empresa, encomendada nuevamente a Antonio Arévalo —de esta empresa son sus planos de 1785 y 1788—, para fundar en cuatro puntos, entre San Blas y el río Caimán, igual número de poblaciones. En enero de ese año ocuparon los puertos de Caimán, Mandiga y Concepción, y en un segundo intento, en junio, lo hicieron en Calidonia, cambiando el nombre por el de Darién. A la hostilidad de los indígenas se les contestó con

¹⁵⁶ Antonio Cuervo, *op. cit.*, págs. 279 y sigs.

¹⁵⁷ Germán Colmenares, *op. cit.*, pág. 138.

¹⁵⁸ *Ibid.*, pág. 350.



Ilustración 4. Perfil para la línea de operación, de un canal por el Darién, 1876-1877.

una política de tierra arrasada, pero siguiendo una estrategia definida por Antonio Narváez, de utilizar la intermediación de extranjeros residentes, lo hicieron con el inglés Enrique Hooper, quien logró conciliar con los indígenas comandados por el cacique general Bernardo, con el que se firmó la paz el 21 de julio de 1787¹⁵⁹.

Las poblaciones o "establecimientos" fundados se poblaron con gentes llevadas del Reino y del Norte de América, pero el sucesor Francisco Gil y Lemos indicó que no le fue posible continuar las empresas del Darién, por sus altos costos. Es interesante cómo las poblaciones formadas estaban habitadas por gran número de extranjeros, a los que se les dio la opción de volver a sus países o ir al interior del Reino; la mayoría fueron enviados a Charleston y otros a la provincia de Santa Marta, aunque en 1789 quedaron en Caimán 110 irlandeses¹⁶⁰.

Quedó reducido el Darién sólo al Real de Minas de Santa María, cerca del golfo de San Miguel¹⁶¹, en el océano Pacífico, quedando abandonada la parte norte hacia la costa caribeña y especialmente la zona del Chocó, con lo que la población se convirtió en un pueblo autónomo e irreductible, hasta el punto de que Codazzi, en 1819, indicaba que los españoles jamás lograron someter los que vivían en bosques y montañas bajo el dominio de sus caciques¹⁶², en lo que hoy es la provincia de San Blas, en Panamá.

Del interés de la corona por someter esta provincia en el siglo XVIII resultaron un buen número de relaciones, informes y mapas¹⁶³. Se puede señalar el mapa de los caminos del Darién elaborados por Juan de Sobreville en 1742; la mencionada *Descripción* de Urive y Carrión, en 1757; los informes y planos de Antonio de Arévalo, en 1761, 1785 y 1788; los proyectos de Antonio de la Torre y Miranda, en 1778; los dos mapas de las operaciones en Carolina del Darién, de Juan Díaz de Pedregal, en 1785, y el plano de la provincia del Darién del Sur, de Fernando Murillo en 1788, para mencionar algunos de los más sobresalientes.

Antonio de Arévalo, aparte de la descripción, elaboró cinco planos: uno general desde Cartagena hasta Portovelo, del golfo y de la costa hasta Calidonia, de la Bahía de Calidonia, de la Bahía Candelaria y de las inmediaciones del río Caimán, donde proponía una fundación o un fuerte, con el fin de expulsar a los extranjeros. En 1785, en la expedición enviada por el virrey Caballero y Góngora, junto a dos oficiales más, produjo la carta mencionada de una parte del río Caimán, y el 26 de noviembre de 1788 rubricó en Cartagena el *Mapa particular del golfo e ysthmo del Darién, para la inteligencia de las nuevas fundaciones hechas en la costa del mar del Norte y por la parte del mar del Sur, para la contención de los yndios e impedirle el comercio con los estrangeros y con particularidad para dar conocimiento del camino que de orden del rey deve abrirse comunicandose el establecimiento de la Carolina,*

¹⁵⁹ Relación del estado del Nuevo Reino de Granada, que hace el arzobispo obispo de Córdoba a su sucesor el excelentísimo señor don Francisco Gil y Lemos, en *ibid.*, pág. 465.

¹⁶⁰ Germán Colmenares, *Relaciones de mando de los gobernantes de la Nueva Granada*, Bogotá, t. II, Biblioteca Banco Popular, vol. 135, 1989, pág. 11.

¹⁶¹ *Ibid.*, pág. 68.

¹⁶² Giorgio Antei, *op. cit.*, pág. 406.

¹⁶³ De los informes conocidos y en los cuales están importantes mapas —algunos de los cuales se reseñan—, se pueden indicar: "Informe del gobernador sobre la necesidad de establecer algunas poblaciones entre los dos mares, único medio de poner en razón a los indios errantes", 27 de marzo de 1784; "Reconocimiento hecho en la costa del norte, entre la bahía de Carolina y punta de San Blas para situar el fuerte y población de Concepción", 30 de junio de 1785; "Informe reservado sobre la expedición del Darién", 6 de junio de 1786; "Relación de los reconocimientos hechos en el golfo de San Miguel para el establecimiento de poblaciones", 28 de agosto de 1788. En Vicenta Cortés, *op. cit.*, pág. 159.

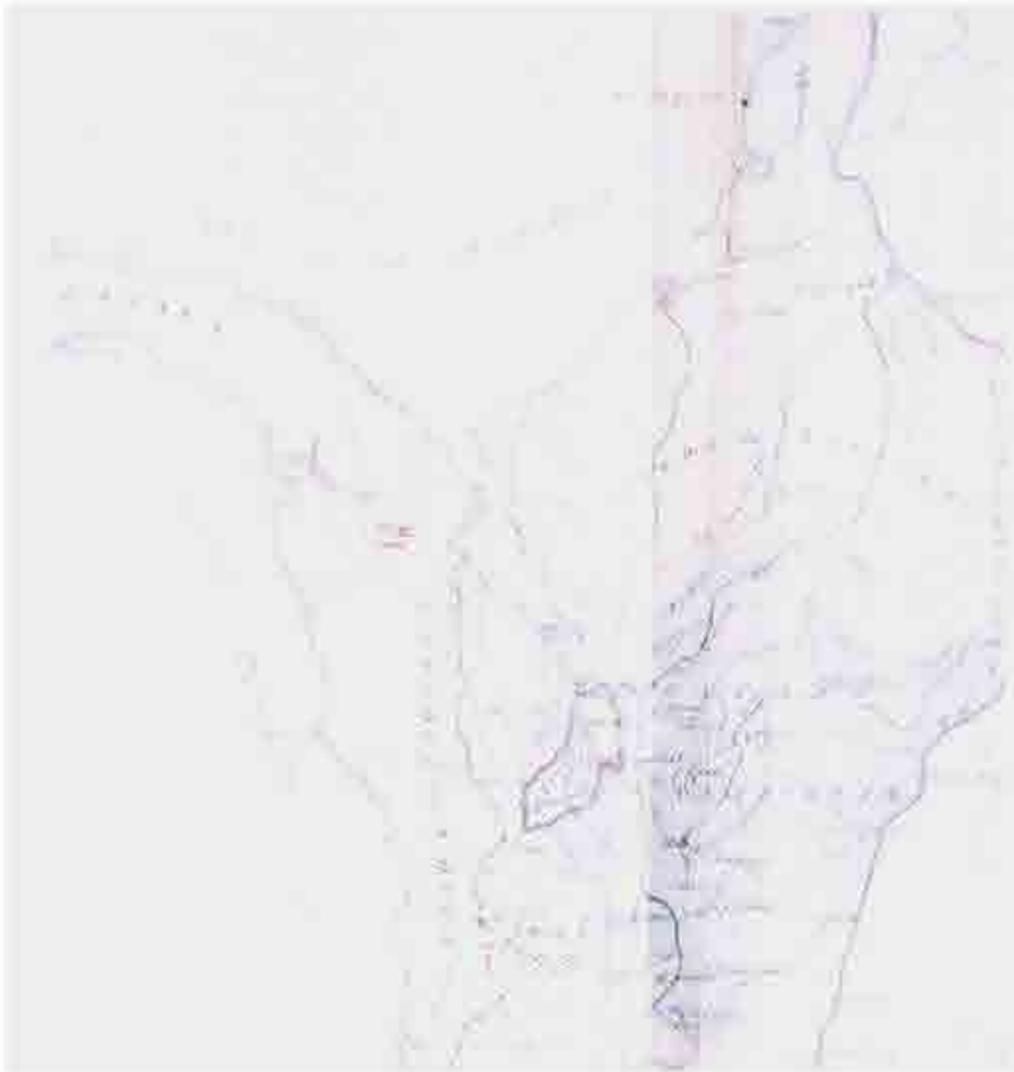


Ilustración 5. Mapa noroccidente Estados Unidos de Colombia elaborado por Henry White, 1886.

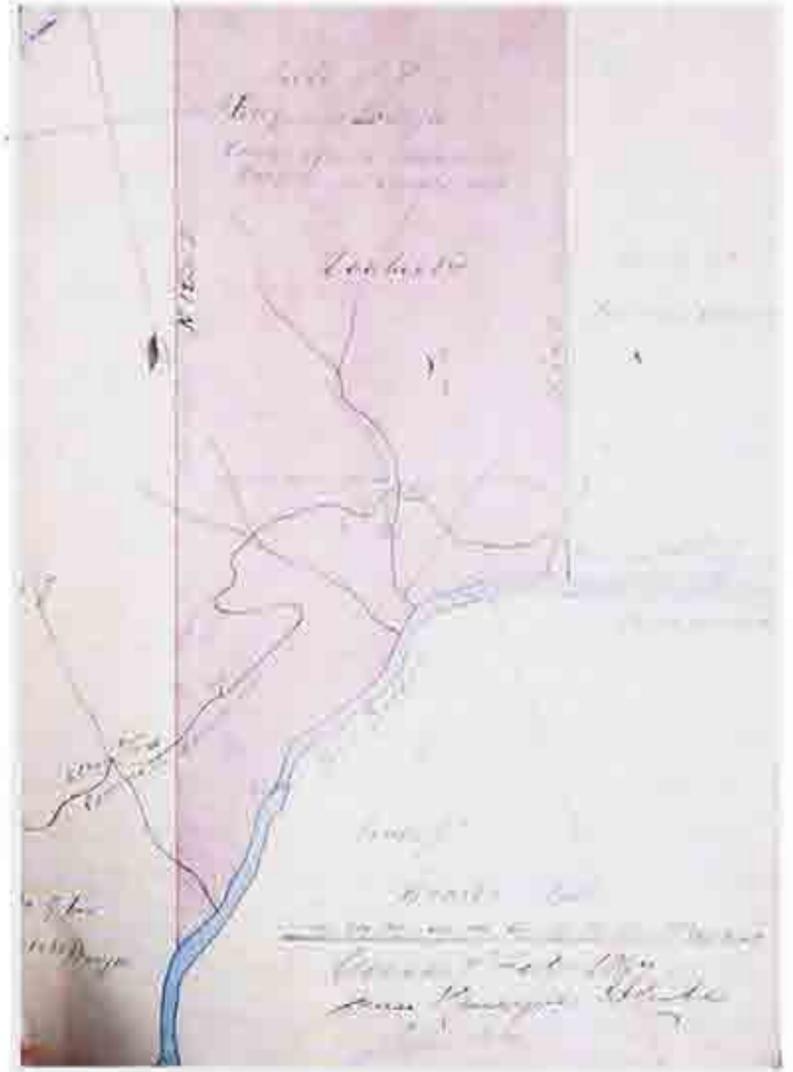


Ilustración 6. Baldíos de occidente, lote de Eugenio Borja, 1897.

situado en la costa del mar del Norte del ysthmo con el de puerto Príncipe en la del Sur de él¹⁶⁴.

De la Torre y Miranda elaboró un proyecto para el establecimiento de cuatro poblaciones desde Lorica hasta el golfo del Darién, como él mismo denominó el informe, y lo firmó en Corozal de Pileta en 1778. Elaboró otro mapa en Cartagena, en 1779, con el mismo propósito. Este proyecto lo varió luego, y en 1783 presentó el más completo y valioso de todos sus informes para proponer al arzobispo Antonio Caballero y Góngora la fundación de catorce poblaciones en la región del Darién¹⁶⁵.

El Darién no poblado por los españoles era todavía una región remota de Colombia, indefinida entre Panamá y el Chocó hasta que en el siglo XIX vuelven a tomar cuerpo las propuestas para realizar el canal interoceánico o la ciudad utópica de Airiau en 1859, y las descripciones de Armando Reclus en sus *Exploraciones a los istmos de Panamá y Darién en 1876, 1877 y 1878*¹⁶⁶.

Algo de lo que escribió también Tomás Cipriano de Mosquera en su libro de geografía en 1866, en donde da cuenta de que no había una noticia exacta del camino más corto de un mar a otro, pero en el que además hace una caracterización de la región y la precisa, al diferenciar el istmo de Panamá en dos partes. El Darién, según Mosquera, “puede considerarse desde las bocas del Atrato, en su costa Occidental, y por el golfo hasta Cabo tiburón, quedando divididos por los montes que forman la estrecha hoya del Tuira o San Miguel; y aquel, desde estos puntos hasta la montaña de las Cruces, en donde empieza el continente de América”¹⁶⁷. Con ello aclara, además, que el poblamiento del virrey Caballero y Góngora fue en su mayor parte en las hoyas del Tuira y del Truandó y una parte en territorio panameño.

Las misiones inglesas, norteamericanas y francesas hicieron los estudios y levantamientos cartográficos correspondientes para proyectar las obras del canal, adelantadas por los franceses entre 1880 y 1895, y posteriormente por los norteamericanos

¹⁶⁴ *Ibid.*, pág. 159.

¹⁶⁵ Pilar Moreno de Ángel, *op. cit.*, págs. 203 y sigs.

¹⁶⁶ Samuel Gutiérrez, *Arquitectura de la época del canal, 1880-1914, y sus paralelos norteamericanos, franceses y caribeños*, Panamá, EUPAN, 1984, págs. 15 y sigs.

¹⁶⁷ T. C. de Mosquera, *Compendio de geografía general, política, física y especial de los Estados Unidos de Colombia dedicado al Congreso General de la Unión*, Londres, Imprenta Inglesa y Extranjera de H. C. Panzer, 1866, pág. 205.

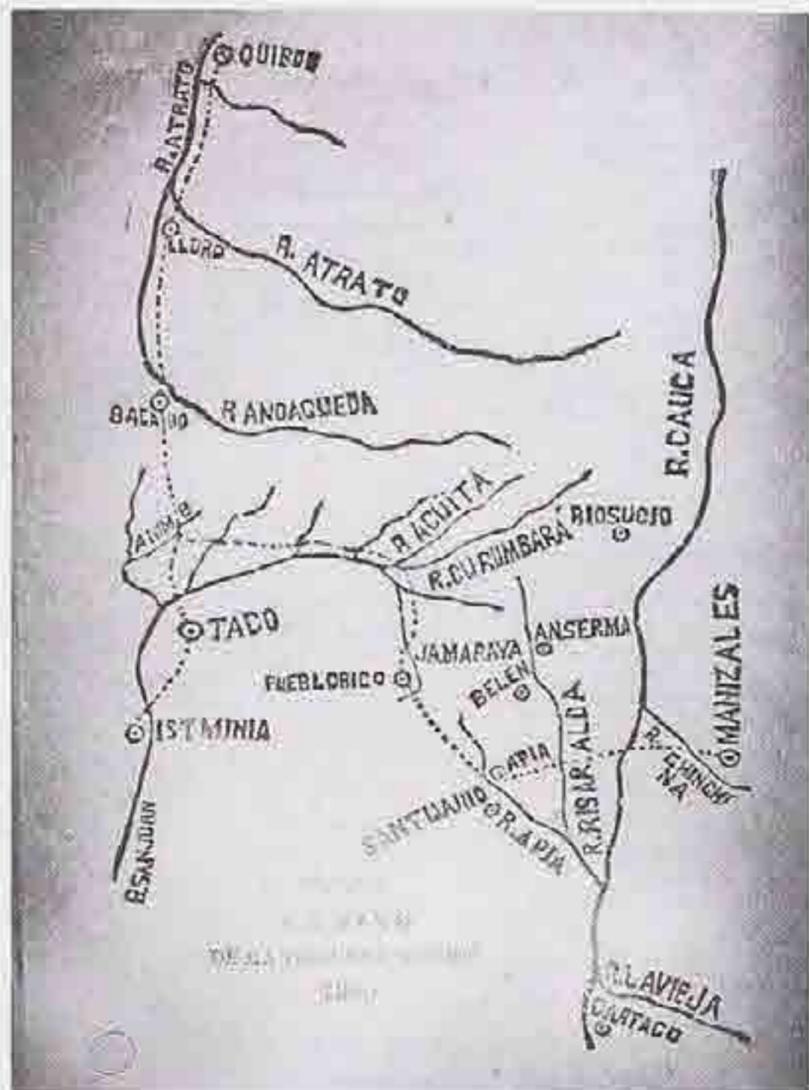


Ilustración 7. Camino del Chocó por la vía Apía, 1905.



Ilustración 8. El Chocó (parte central) Quibdó y el istmo de San Pablo, 1906.

entre 1904 y 1914. El ejecutivo colombiano, frente a los intereses geopolíticos y económicos de la región, había dado vida jurídica al Cantón del Darién, en 1846, con capital en Titumate.

La cartografía sobre el Darién producida en este siglo está centrada en las áreas de los diferentes proyectos de canales, especialmente en la zona panameña y en menor número en la parte colombiana, como el de George Walls, en 1834, quien propuso un canal interoceánico desde el golfo de Cupica hasta el río Napipí, afluente del río Atrato, propuesta que envió al general Francisco de Paula Santander ese mismo año.

En este lapso, con la separación de Panamá en 1903, el Darién se dividió en dos, ya no en norte y sur, como en el siglo XVIII, sino por una frontera artificial definida a principios del siglo XX por los dos gobiernos, que por el lado del Caribe tenía el punto límite en el *Tondon-Yala* (Loma de la Cúpula). Pero el nuevo proceso poblacional, en lo que al área colombiana corresponde, no vino por los lados de los canales o de las ciudades utópicas trazadas en innumerables planos, sino por la brújula de los colonos que seguían el norte de la extracción de tagua, la explotación del caucho y de la raicilla (ipecacuana) en el siglo XIX, y del banano y la ganadería en el siglo XX.

Con la llegada de bolivarenses primero, y de cordobeses y sucreños después, se inició otra lucha con las comunidades indígenas que aún se asentaban en el territorio del Darién. Las bocas del río Acandí, donde se fundó un pueblo colono del mismo nombre, es el escenario y símbolo de la última claudicación de los tules, cuando el gobierno nacional de Rafael Núñez, en 1895, a petición de los comerciantes bolivarenses por los enfrentamientos entre colonos e indígenas, envió la cañonera *Popa* y trescientos hombres bien armados y tres piezas de artillería, que hicieron rendir al *záquila* (cacique) Iñapaquiña y su sargento mayor Bernardo. Con el acta firmada, no sólo se obligó a respetar lo colonizado, sino también la extensión de la exploración y explotación a los límites con Panamá¹⁶⁸.

¹⁶⁸ General Justiniano Jaramillo, *op. cit.*, pág. 11.



Ilustración 9. Chocó como departamento de Quibdó, 1909.

En el siglo XX Acandí se expande por acción de la producción bananera a finales del decenio del veinte con la empresa de Carlos Cleall¹⁶⁹, y especialmente en el decenio del treinta, cuando se establece la empresa bananera Compañía Nacional Agrícola de Acandí¹⁷⁰, las cuales, directa e indirectamente, permitieron el desarrollo urbano. En este último decenio la producción bananera atrajo los primeros chocoanos negros desde el Atrato Medio. Este proceso trae aparejado el desarrollo de otra particularidad cultural de la región que viene a ser reconocida entre 1910 y 1915, cuando recibió la categoría administrativa de *comisaría especial del Darién*. Pero en 1916 la zona de Acandí pasó a formar parte de la intendencia del Chocó¹⁷¹. En 1920, ante las condiciones de abandono de la llamada Prefectura del Darién, a la que se le denunciaba confundida con la Renta de Licores, provocó que un grupo de pobladores al mando de J. F. Zapateiro propusiera al Congreso la segregación de la intendencia y la anexión al departamento de Antioquia, algo que no se cumplió, pero obligó a la administración intencional a suprimir la provincia y la creación de una alcaldía¹⁷², último acontecimiento en el que este sector apareció como Darién. La cartografía de la primera mitad del siglo XX muestra al norte del Chocó lindando con la República de Panamá, con un extenso territorio denominado municipio de Acandí, mientras la denominación del Darién se siguió limitando.

La colonización continuó posteriormente con la explotación forestal y luego con la ganadería, lo que condujo a algo expresado por Enrique Pérez Arbeláez: "El efecto de una presión demográfica sobre el Darién y su desarrollo planeado traerán no sólo el aprovechamiento de las mejores costas de Colombia, que son las que corren desde Bahía Málaga hasta Cartagena, sino la creación de una cultura descollante (...) en la América del Sur"¹⁷³. Una primera propuesta gubernamental fue el denominado *Proyecto Chocó núm. 1* del Incora, para la colonización del ya denominado *Urabá chocoano*, impulsado en 1963¹⁷⁴. Después sería en 1978 el proyecto Darién, auspiciado por la O.E.A. y el gobierno nacional a través del Departamento Nacional de Planeación¹⁷⁵, con el fin de ordenar la creciente presión sobre la estratégica región.

En realidad, todo esto estaba encaminado a controlar una región que volvió a adquirir importancia por obra y gracia del canal interoceánico, y la carretera panamericana soñada desde 1923 pero proyectada por el gobierno colombiano en 1959 y conocida desde entonces como el "Tapón del Darién", que en 1950 el geólogo y ornitólogo alemán Jurgen Haffer describió como "una región aislada, virgen y con una

¹⁶⁹ Carlos Cleall y varios nativos plantaron banano en 1928 apoyados por la United Fruit, que comercializaba el producto a través de Panamá. Periódico A.B.C., núm. 1777, Quibdó, 11 de octubre de 1928.

¹⁷⁰ Esta empresa se formó en 1934 con capital antioqueño bajo la dirección de Jaime Vélez Pérez, "dentro de las 1.600 hectáreas de la concesión otorgada por el gobierno nacional", de acuerdo con lo descrito por Peregrino Ossa en el artículo "Acandí", en Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia (Academia de Ciencias Geográficas), Bogotá, vol. XVII-30 y 40, trimestres de 1959, núms. 63-64, 1959, pág. 111.

¹⁷¹ Germán de Granda, *Estudio sobre un área dialectal hispanoamericana de población negra. Las tierras bajas occidentales de Colombia*, Bogotá, Publicaciones del Instituto Caro y Cuervo, 1977, pág. 57

¹⁷² Periódico A.B.C., núm. 673, Quibdó, 24 de julio de 1920, pág. 1.

¹⁷³ Enrique Pérez Arbeláez, *op. cit.*, pág. 62.

¹⁷⁴ Octavio González Salazar y otros, *Colonización en el Urabá chocoano. Proyecto Chocó No. 1*, Bogotá, Instituto Colombiano de la Reforma Agraria (Incora), Departamento de Estudios Técnicos, octubre de 1963. Copia mecanoscrita.

¹⁷⁵ I.G.A.C.-DNP-OEA, *Proyecto Darién. Estudio para la orientación del desarrollo integral de la región del Darién colombiano*, Medellín, Instituto Geográfico Agustín Codazzi-Departamento Nacional de Planeación-Organización de los Estados Americanos, 1978.

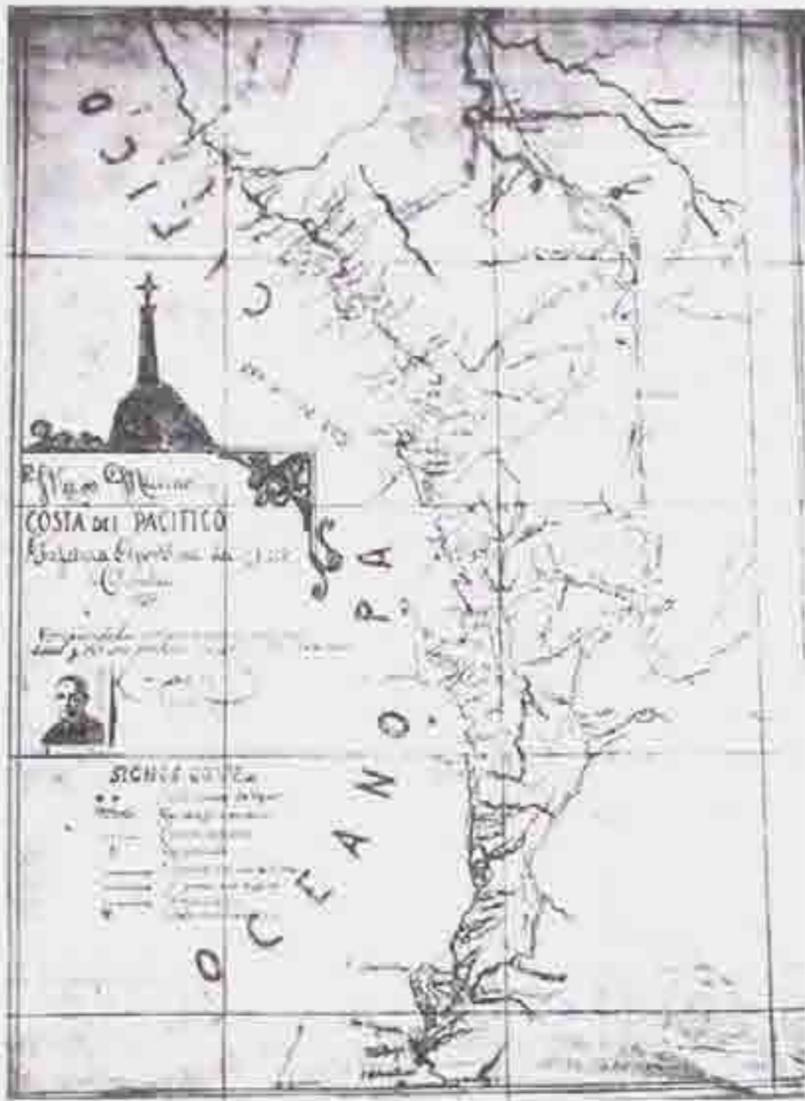


Ilustración 13. *Mapa Misional costa del Pacífico, Prefectura Apostólica del Chocó, Colombia, 1929.*

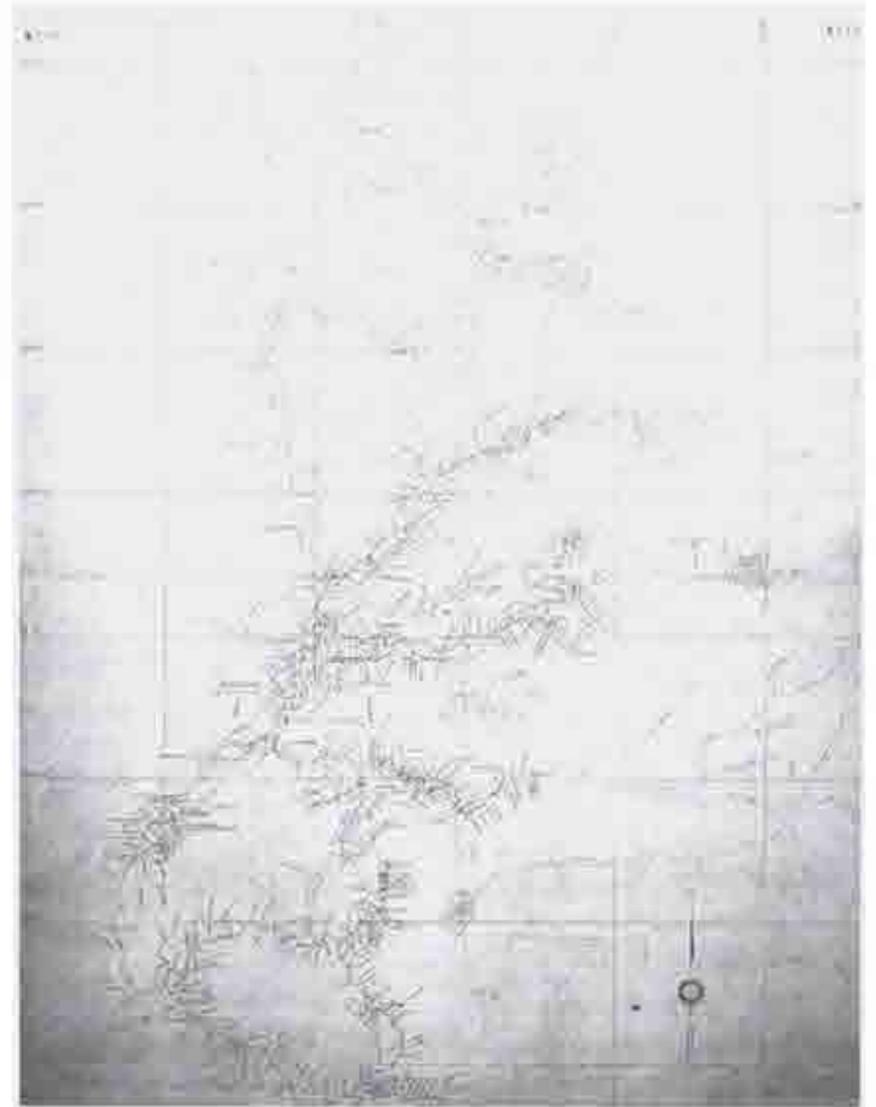


Ilustración 14. *Map of portion of Intendencia del Chocó, 1925.*

al otro mar, las batallas emancipadoras en Murri y un largo desfile de negros libertos que bajaban el río para ubicarse en sus orillas durante la segunda mitad del siglo; mientras los indios se movilizaban de sus afluentes a las cabeceras para continuar su vida dispersos. Tanto cronistas como viajeros lo navegaron y describieron, como Codazzi, a quien el río, teatro de su historia, le transforma para siempre la noción del espacio y su forma de representarlo.

En el siglo XX fue escenario del proyecto agroindustrial del ingenio Sautatá, cuando el sueño del golpeteo de las máquinas de la industria repiqueteaba en las mentes de los dirigentes; más la selva se tragó el ingenio para dejarlo en las justas proporciones. Hoy sigue siendo la gran avenida en espera de mejores tiempos, cuando sus bocas se cierran para la navegación por la alta sedimentación.

A pesar de los años transcurridos, todavía no sabemos qué significa Atrato: mientras que unos dicen que quiere decir *A-trato*, no trato, es decir, cerrado al trato, otros dicen que los navegantes ingleses lo llamaron así por *abstract* (abstracto) o por *abstruse* (abstruso), quizá por difícil de entender, por recóndito¹⁸⁰, como aún se le llamaba en documentos de 1757. Pero también se dice que viene de la voz catía *Andrato*, que descompuesta quiere decir 'río de las cidras'.

NÓVITA, LA CAPITAL DE LA COLONIA

Cuando el viajero inglés Charles Stuart Cochrane llegó a Nóvita en 1824, se encaminó hacia un terreno elevado y desde allí vio un pueblo que se componía de una sola calle construida en una especie de garganta cerca del río Timaná. En ese momento se tumbaba un monte cercano, para ampliar el pueblo¹⁸¹. Casi treinta años después, Agustín Codazzi decía allí mismo que Nóvita ya no era lo que en 1820, y señalaba como causas de la decadencia la salida o muerte de varios hombres industrioses que se dedicaban a la explotación en grande del rico mineral que abundaba en esas tierras.

¹⁸⁰ *Geografía económica de Colombia, op. cit.*, pág. 31.

¹⁸¹ Charles Stuart Cochrane, *Viajes por Colombia 1823 y 1824. Diario de mi residencia en Colombia*, Santafé de Bogotá, Biblioteca V Centenario, Colecultura, 1994, pág. 285.

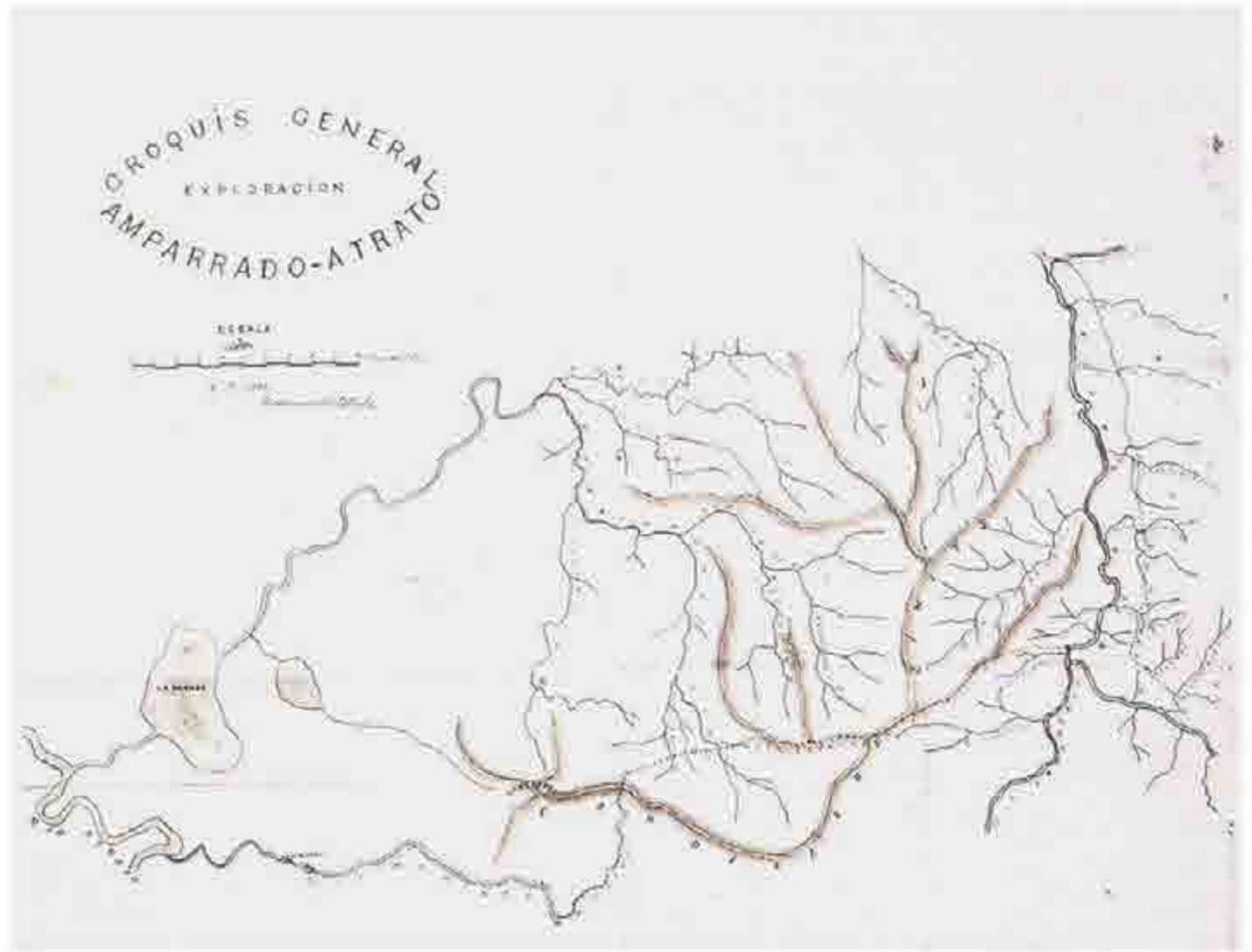


Ilustración 15. Croquis general de la exploración Amparradó-Atrato.

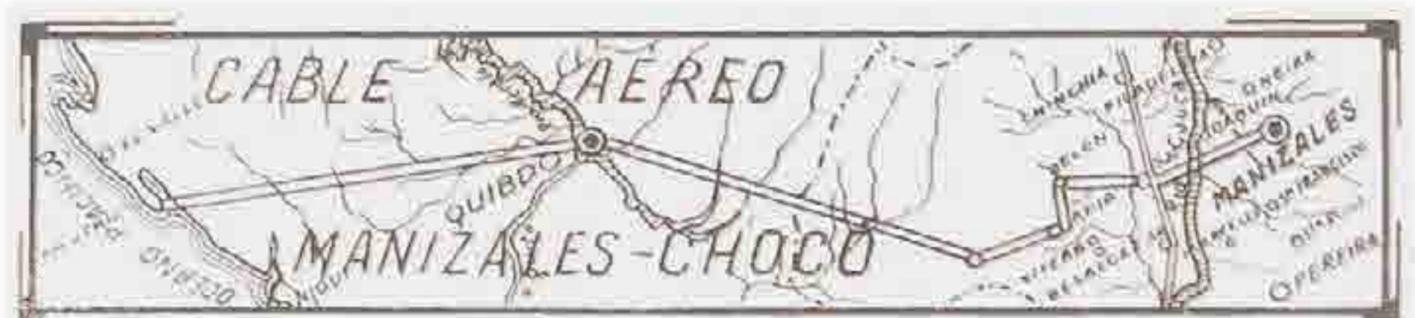


Ilustración 16. Cable aéreo Manizales-Chocó.

Aunque Julián Mellet, en 1819, decía que Nóvita era importante en el Nuevo Reino de Granada y de mucha fama por la abundancia de minas y las riquezas, que atraía numerosos negociantes, entre ellos el mismo Mellet, pero a pesar de eso y de su oro, la consideró pobre, por la falta de artículos de primera necesidad, eran los primeros síntomas, pues ya era “más la fama de la que parece y no tiene nada ni en su construcción que sea digno de llamar la atención”¹⁸².

La decadencia era cierta, pero no sólo a causa de los hombres industrioses. Cientos de esclavos habían comenzado a emigrar de Nóvita hacia el Baudó, el Atrato, Urabá, hacia cualquier parte donde se alejaran de la esclavitud a la que habían sido sometidos para explotar las minas en beneficio de los señores esclavistas de Popayán. Nóvita no había valido sino por los esclavos. Desde que los españoles habían fundado un pueblo definitivo en el último tercio del siglo XVI o en 1601, trasladado luego en 1709, después de varios intentos fallidos en el Alto Chocó a finales del siglo XVI, sólo Sipí, fundado en 1596, permaneció pero sin poder rivalizar con Nóvita. Primero como tenencia y después como capital de la provincia que formaba parte de la gobernación, Nóvita logró el esplendor mediante la explotación de la mano de obra negra esclava, que llegó por cientos, traída por señores de la aristocracia payanesa. Se convirtió en centro comercial produciendo oro en lingotes, que enviados a las casas de moneda de Popayán y Santafé de Bogotá, eran convertidos en onzas de oro amonedado que en 1829 valían de 15 a 16 pesos fuertes de plata¹⁸³; platina para altares y vajillas para la corte. A cambio recibía hachas de hierro y acero, alfileres y sal, carne y tabaco, rosarios y miles de baratijas. Como dice Rogerio

¹⁸² Julián Mellet, *op. cit.*, pág. 252.

¹⁸³ Jean Baptiste Boussingault, *op. cit.*, pág. 210.

Velásquez, entre tanto prosaísmo para los de abajo aparecían para la nobleza zapatos de hebillas, casacas largas y de mangas estrechas, chalecos lujosos y capas españolas, faldas de seda, paso o bayetilla, encajes de Flandes y mantos carísimos¹⁸⁴. Todo ello a través de caminos inverosímiles, como el de Ita, que iba hasta Cartago pasando por Anserma o por el río San Juan y el Calima para llegar a Cali, y así beneficiar nuevamente a los señores de las minas, a quienes les cambió también su economía comarcal por un sistema ampliado, en donde se beneficiaban de la mina, del comercio, de la agricultura y de la política, situación que duró hasta que la esclavitud fue rentable.

Como expresión de su importancia política, en 1801, se construyó la Casa de la gobernación, cuando los gobernadores empezaron a ser la autoridad más importante de las jurisdicciones menores, quedando atrás la Casa capitular, por lo que Nóvita, que era la capital del Chocó, la construyó, y para ello fue comisionado el teniente Mallarino, quien estuvo al frente de la obra de la Casa y de la aduana¹⁸⁵.

Cuando Codazzi escribió en 1853 que Nóvita ya no era la de antes, tenía razón. Hacía dos años había dejado de ser la capital del Chocó y en pos de ella se habían ido los burócratas para Quibdó, a seguir medrando del Estado. Sólo el año anterior se había puesto en ejecución la ley de libertad de esclavos, pero ya muchos andaban por otros parajes; salían en busca de su destino y lo estaban haciendo desde que les prometían libertad por enrolarse en los ejércitos en contienda.

Después de esto muy poco quedó en el pueblo. Todos los días faltó más gente, los caminos se enmontaron, igual que la plaza, que está como la atravesó Boussingault en 1829: amplia, parecida a una pradera en donde pululaban los batracios. Sin minas y sin esperanzas, de la casa de la gobernación no quedan sino los planos, y de la iglesia quedan unos pocos elementos que recuerdan el esplendor de unos y el dolor de otros. A pesar de todo, Nóvita es la madre del Chocó negro, el centro desde donde salió a desperdigarse por el territorio el mayor número de familias que llevaban en su equipaje la marca de cientos de años de esclavitud y que heredaron el apellido de sus amos: Palacios, Moreno, Perea, Caicedo, Hurtado, Mosquera, entre otros...y, en palabras del poeta Eduardo Cote Lamus, "bajo el duro sol, Nóvita es una cicatriz que le ha salido a la selva".

LOS CAMINOS O CÓMO LLEGAR A COLOMBIA

*Al bajar a tierra, y viendo sólo un espeso bosque,
busqué en vano el camino.
Los indios me señalaban una senda que
parecía más para fieras que para hombres.
Agustín Codazzi*

Después de los ríos, el medio natural de transporte, fueron los caminos la vía por donde los españoles accedieron al Chocó. Los caminos indígenas permitieron la llegada del conquistador Gómez Hernández al Alto Chocó, como el camino de Sima, que se convirtió en el camino de Toro y que unía en sus extremos las minas de oro de Tuturrupí y Yarrama, en el Chocó, con los orfebres quimbayas. También estaba el de La Llanada, que cruzaba la serranía de los Gorriones, y otros que comunicaban a los indígenas del Chocó con los calimas del Valle del Cauca.

Las incursiones del bachiller Antonio de Guzmán se hicieron por el camino indígena que le enseñó el cacique Coabra en 1671, para llegar desde Urrao, cortando la cordillera, a las cabeceras de los ríos Arquía, Bebará y Bebaramá, para luego seguir por el río Atrato aguas arriba hasta la provincia de Citará.

¹⁸⁴ Rogerio Velásquez, *op. cit.*, pág. 135.

¹⁸⁵ Los planos corresponden al informe del Teniente Mallarino en A.G.N., Colonia, mejoras materiales, fols. 474-564.

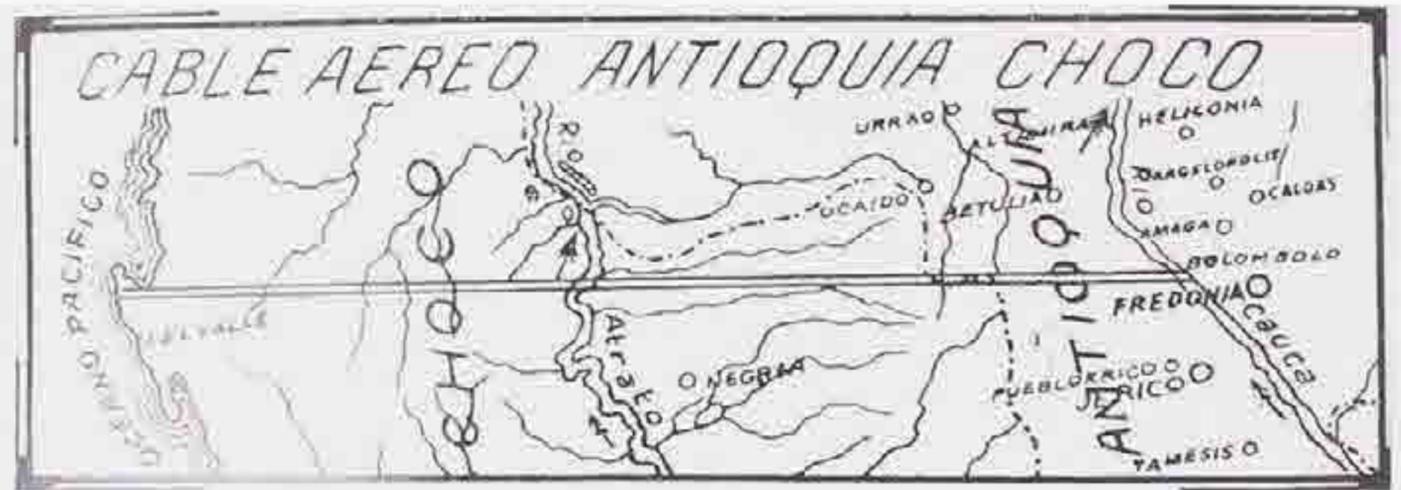


Ilustración 17. Cable aéreo Antioquia-Chocó.

Los caminos indígenas utilizados en la Conquista perdieron vigencia para la Colonia, en gran medida por la nueva estructuración espacial virreinal. La red urbana, aunque utilizó algunos caminos precedentes, debió acometer unos nuevos. Para 1730, con la prohibición de navegación por el Atrato y el San Juan, únicamente se “dejó libertad para introducir frutos y efectos por San Juan de Chanú y provincia llamada de Tacamá que pasan al Citará; y para Nóvita el camino de Cartago al pueblo de las Juntas, con serias prohibiciones para que no entrasen otros frutos que aguardientes y vino de Perú y Nasca, sal, fierro, aceite y dulces”¹⁸⁶.

Después los de importancia eran los que salían de Nóvita para integrarse a la gobernación de Popayán: “De suerte que el Chocó debe a Cartago, a Popayán, y a Ibagué, el puerco, la vaca, los lienzos del Reino, todos los géneros de España y los principales instrumentos para el cultivo de las minas”, escribía Pedro Fermín de Vargas, indicando que los caminos eran los de Quindío y Anserma por el oriente y el de Ita al sur, los tres igual de malos; el primero hacía poco se transitaba con caballería y el segundo “sólo se anda a espaldas de hombres que suplen allí por caballerías a causa de lo impracticable de él”¹⁸⁷. El camino de Ita, una ruta comercial que en 1800, después de 120 años de existencia, era todavía una bóveda sombría de cincuenta centímetros de ancho, cuyo suelo estaba anegado por lodazales perpetuos y la techumbre por las entrelazadas ramas de árboles seculares, albergue de ofidios y toda clase de sabandijas¹⁸⁸, era pretendido como el abastecedor desde la Villa de Ibarra, en Ecuador, y la comunicación de Quito con el Mar del Norte a través del arrastradero de San Pablo¹⁸⁹.

Internamente existían los caminos que entrelazaban la región minera de Nóvita y los que la comunicaban con la provincia de Citará. De los primeros, el más conocido, y que unía en mayor medida la provincia, era el camino del Perdón, que en un mapa de 1781 muestra la red que tejía Nóvita con la bodega de Tamaná a través del famoso puente de Ingará, los Reales de Minas como Santa Rita de Iró o Santa Ana de Condoto entre otros, y con el pueblo de Tadó. A la provincia de Citará se iba por el famoso istmo del Arrastradero de San Pablo, el trayecto más corto por tierra, por donde se pasaba del río San Juan al Atrato.

Citará, entre tanto, que era el extremo de la gobernación, se comunicaba básicamente con Nóvita por el Arrastradero o por Juntas de Tamaná en un trayecto de siete días. El camino de Bebará se seguía utilizando para el Atrato Medio, y varias veces se intentó el llamado camino de Urrao, que era en esencia una adecuación de aquél que enseñara Coabra. En 1798 se intentó este camino para unir las provincias de Antioquia y Chocó, del cual rindió informes el corregidor de Bebará, Carlos María Freire de Andrade, en ese año y al siguiente, acompañado de los planos respectivos; sin embargo, no fructificó. Este camino se volvió a proponer en 1799 por iniciativa de Juan Pablo Pérez de Rublas y Francisco Giraldo al gobernador de Antioquia, pero sólo en 1809 se adelantaban las obras, según se desprende de la información de José María

¹⁸⁶ Germán Colmenares, *op. cit.*, pág. 178.

¹⁸⁷ Pedro Fermín de Vargas, *Pensamientos políticos siglo XVII-siglo XVIII*, Bogotá, serie breve Nueva Biblioteca Colombiana de Cultura, Procultura, 1986, pág. 45.

¹⁸⁸ Bernardo Merizalde del Carmen, “Estudio de la costa Pacífica colombiana”. Citado en Rogerio Velásquez, *El Chocó en la Independencia de Colombia*, Bogotá, Colección Síntesis, Editorial Hispana, 1965, pág. 43.

¹⁸⁹ Pedro Fermín de Vargas, *op. cit.*, pág. 47.

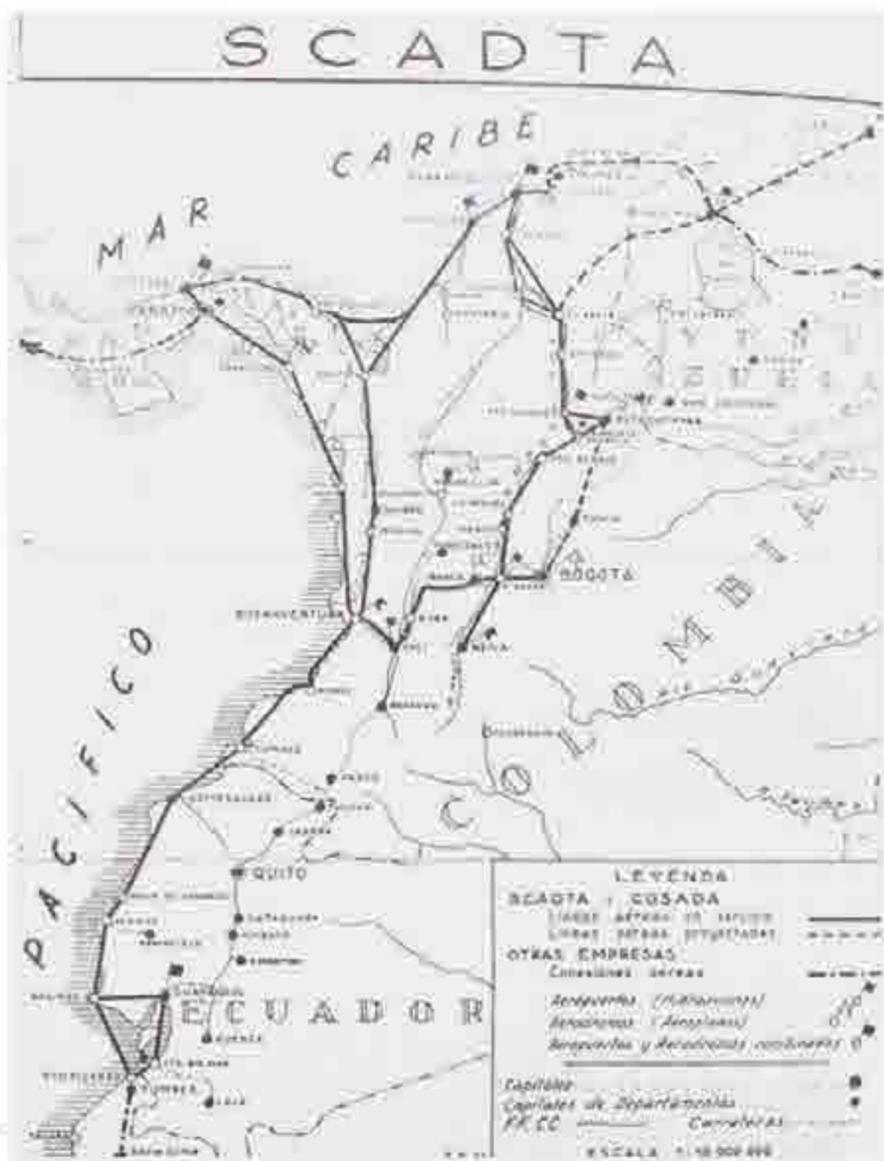


Ilustración 18. Mapa de las rutas establecidas con el Servicio Bolivariano de Transportes Aéreos de la Scadta, 1928.



Ilustración 19. Carta del Chocó, elaborada por Agustín Callejas, 1929.

Restrepo: “finalmente, don Francisco de Ayala, actual e ilustrado gobernador, lo ha puesto en ejecución. Ya este camino se halla muy avanzado”¹⁹⁰.

En el siglo XIX fue imperioso el mejoramiento y trazado de nuevos caminos. Desde Antioquia se insistía en una salida al río Atrato, tanto en el medio como el bajo Atrato, como el ya señalado de Urrao, que se volvió a emprender bajo la dirección de Francisco José de Caldas en 1813, cuando estuvo en Antioquia con la protección del dictador Juan del Corral: “El Ingeniero general ciudadano Coronel Caldas ha marchado ya con el objeto de dar debida dirección a este camino [camino del Chocó], levantando su plano y prescribiendo el modelo que debe abrirse”¹⁹¹; este intento emprendido desde Urrao, en donde estuvo acompañado por el sacerdote y botánico Juan M. Céspedes y el general Juan María Gómez, fracasó por efectos de la guerra¹⁹². Los antioqueños también procuraron un camino al Atrato a través de Dabeiba y Pavarandocito, remontando la cordillera Occidental¹⁹³, para el cual hizo una exploración en 1847 el ingeniero sueco Carlos Segismundo de Greiff. Con él se pretendía la colonización del Urabá, pero después de repartir baldíos entre 1872 y 1876, la colonia proyectada no se realizó y, aunque el camino fue abierto desde 1848, este proyecto fracasó. Pero la colonización seguiría a lo largo del mismo camino y en el último decenio del siglo se otorgaron baldíos siguiendo disposiciones oficiales de 1887 y 1890¹⁹⁴.

El interés de Antioquia siempre se mantuvo por la “utilidad política y comercial que reportaría un camino al Atrato o al Golfo”, como señalaba Henry White en un informe suyo de 1886, en el que argumentaba: “Antioquia no puede sufrir por más tiempo las inconveniencias que resultan de tener sino una sola entrada al Estado, la del río Magdalena, y su vida política futura esije (sic) relaciones más estrechas con el Estado de Bolívar independiente del Magdalena y un camino del río León pondría a Frontino 3 días de tierra y 2 de agua de Cartagena”¹⁹⁵. Agregaba la importancia estratégica de la región por el Canal de Panamá, donde Colón sería punto de partida para todos los mercados del mundo, y hacía un análisis de la comercialización del

¹⁹⁰ Francisco José de Caldas, *op. cit.*, pág. 276.

¹⁹¹ Eduardo Posada, *op. cit.*, pág. X.

¹⁹² Periódico El Colono de Occidente, núm. 4, Frontino, 10 de septiembre de 1905, pág. 4.

¹⁹³ Luis Fernando Molina, “De Cartago y Aburrá a Nóvita y Citará, Caminos al occidente”. En *Caminos reales de Colombia*, Santafé de Bogotá, Fondo FEN Colombia, 1995, pág. 207.

¹⁹⁴ Decretos 1019 de 1887 y 188 de 1890. En el Archivo Histórico de Antioquia existen varios planos de los baldíos solicitados a lo largo del camino, como el caso de las 200 hectáreas solicitadas por Eugenio Borja en 1897. A.H.A., Medellín, V 2547 D1 F310, 7 de febrero de 1897.

¹⁹⁵ Henry White, “Observaciones sobre los Distritos de Cañasgordas y Frontino. Parte la caminos”, Frontino, 9 de febrero de 1886. A.H.A., V 2554 D1 F47 (baldíos), Medellín.

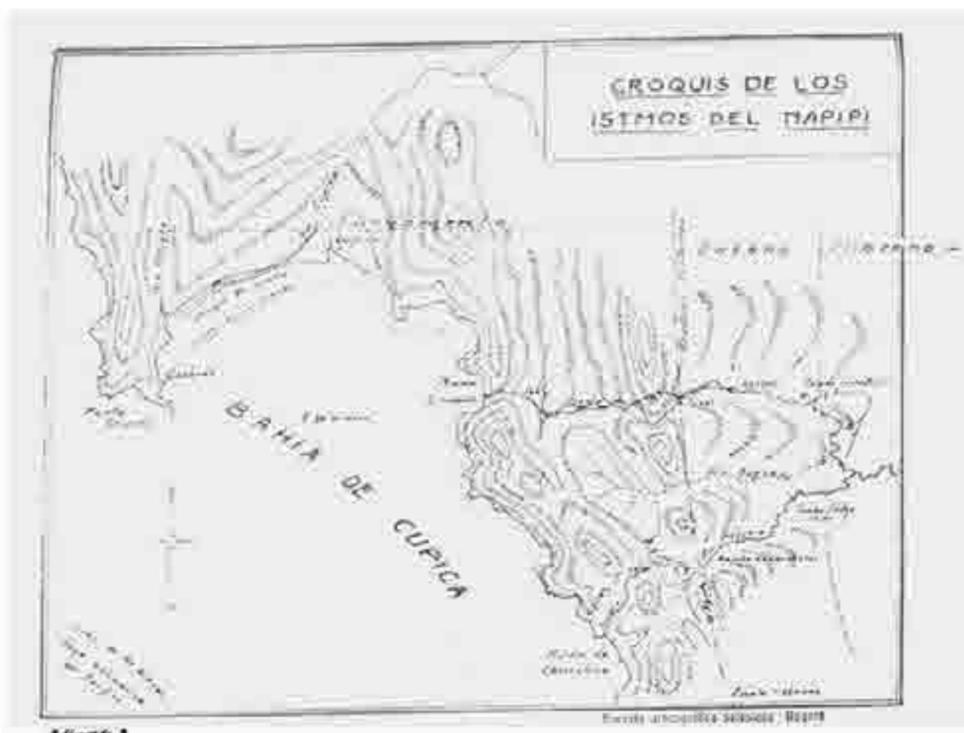


Ilustración 20. *Croquis de los istmos del Napipi*, Enrique Hubach, 1930.



Ilustración 21. Mapa de los distritos de Frontino y Urrao, 1930.

caucho que se compraba en ese momento en Mama y Antado, teniendo que dar un inútil rodeo por Medellín cuando podría salir directamente a Cartagena con menores costos; para ello proponía tres vías: un camino que atravesara Murri y terminara en el Atrato frente al río Napipi; el antiguo camino de don Carlos de Greiff a Murindó, que partía de Dabeiba, y un camino que, partiendo de Dabeiba y bajando por el valle del Río Sucio, terminara en el puerto de Mutatá o en Bujíos, en el río León. Es ésta una muestra del interés que existía en Antioquia por esta región estratégica que concluiría con su dominio en 1905.

Mientras tanto desde Nóvita, aún el centro principal del Chocó pero en franca decadencia, fue trazado el denominado Camino Nacional del Chocó al Valle del Cauca, cuyo croquis se realizó en 1847, el que Vicenta Cortés atribuye, por coincidencia de fechas y de área geográfica del contrato, a Carlos Segismundo de Greiff¹⁹⁶.

Pero éstos, a pesar de la denominación que se les diera a los caminos, no pasaban de ser las mismas y abruptas sendas que desde siglos atrás seguían siendo utilizadas, por lo cual a Santiago Pérez, cuando viajaba en 1852 desde Anserma, como parte de la Comisión Corográfica, le era inconcebible: "No solo llevábamos la senda misma, sino que la hallábamos en el mismo estado como si apenas estuviera saliendo de ella el salvaje del siglo XIV para que entrara el hombre civilizado del siglo XIX"¹⁹⁷.

Los caminos trasegados eran trochas insufribles. Codazzi decía que eran imposibles de describir: por senderos escarpados, zonas pantanosas donde se hundía la mitad del cuerpo o más, abismos abruptos por donde sólo se podía pasar en una dirección aferrado a la vegetación y había que gritar para no encontrarse a mitad de camino con la imposibilidad de regresar o de cruzar, en medio de la lluvia constante o de la niebla, pues en el Chocó se decía que no había sol, ni estrellas.

Estos caminos fueron los descritos por los cronistas viajeros, quienes hicieron de su aventura una epopeya, nada equiparable a la de los cargueros indios, negros o mestizos y muleros, que con cargas excesivas salvaban todos los obstáculos descritos —o como los puentes sobre aguas torrentosas, hechos de un solo tronco—, llevando a sus espaldas en una silleta al flemático y heroico viajero, como magistralmente lo pintara Manuel María Paz en su acuarela del camino a Nóvita en la montaña de Tamaná, en 1843.

En la segunda mitad, con Quibdó como centro comercial y administrativo, los intereses variaron, centrándose en el Camino de Bolívar primero, y en el Camino del Chamí en segundo lugar, aunque hubo acciones encaminadas a desarrollar otros

¹⁹⁶ Vicenta Cortés, *op. cit.*, pág. 259.

¹⁹⁷ Santiago Pérez, "Retrato de viaje", en revista Senderos, Bogotá, publicación semestral de la Biblioteca Nacional, vol. V, núms. 25 y 26, agosto de 1993, pág. 625.



Ilustración 22. Distrito de Condoto.

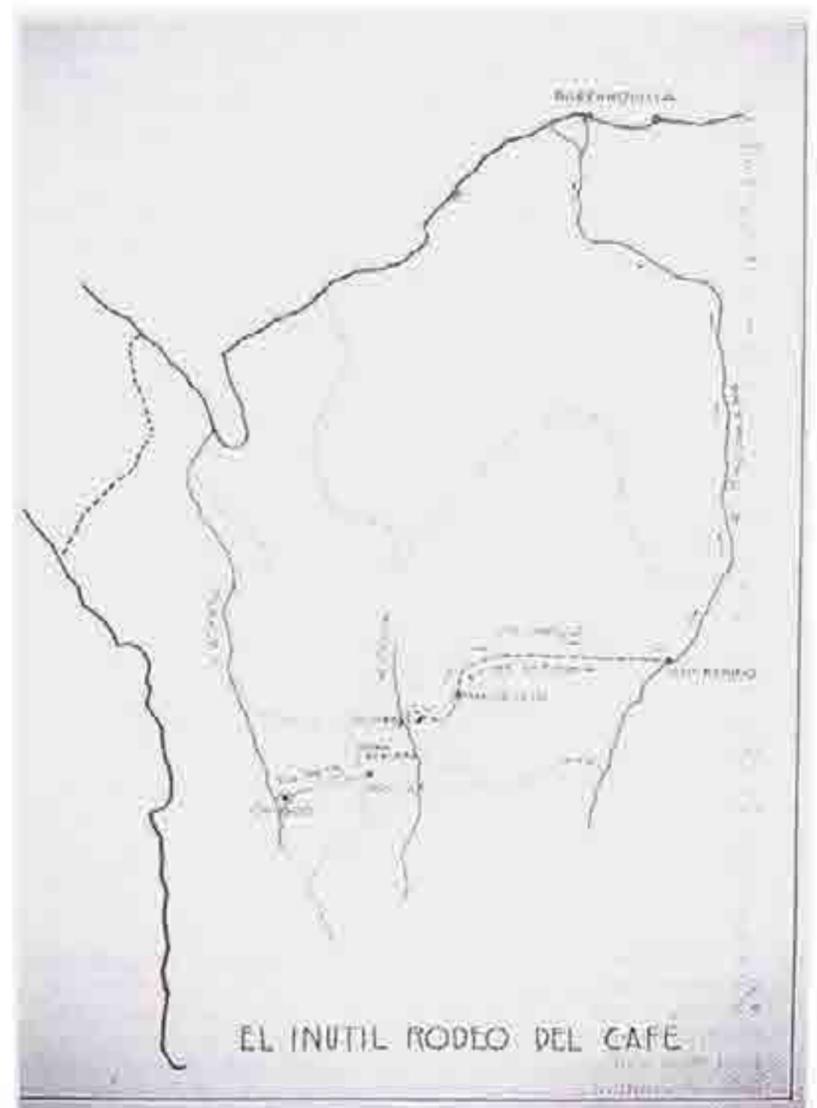


Ilustración 23. El inútil rodeo del café.

caminos en la provincia del San Juan, por vía de privilegios como Istmina a Raspadura en 1846, el concedido a Castro, Aluma, Paz i Compañía en 1853, el que se encargó a los ingenieros Ezequiel Williamson e Ignacio Buevantura por contrato con el Presidente del Estado del Cauca, Julián Trujillo, para el camino de Nóvita con Ansermanuevo en 1874¹⁹⁸, el camino de herradura de la Villa de San Pablo hasta Raspadura en 1883 y sobre todo el Camino del Chamí, cuya exploración y trazado realizó el ingeniero Griseldino Carvajal entre 1891 y 1894, año éste en que rindió el informe respectivo al gobierno del Cauca¹⁹⁹.

A pesar de esto, a finales del siglo Nóvita sólo tenía un camino para su comunicación con el interior, el de Juntas de Tamaná, que concluía en Ansermanuevo con 125 kilómetros de longitud, según el trazado del ingeniero Braulio Rentería. Otros dos, de carácter interno, eran "malas veredas": Taparal, de 44 kilómetros 910 metros, según el ingeniero Williamson y Suruco, que giraba para Sipí y el Baudó²⁰⁰.

El camino de Bolívar fue conocido también como el camino de Antioquia, y sobre su trazado se hizo posteriormente la carretera Quibdó-Medellín. Se inició en 1863, pero trazado por el inglés Roberto B. White en 1869, culminó en 1870, tras superar las crisis internas de la empresa que iniciara Juan Bautista Mainero y Truco con sus socios antioqueños pero que terminó en manos de Antonio José Uribe. El camino fue recibido oficialmente el 10 de octubre de 1873, pero de inmediato quedó reducido a "salvaje vereda recorrida apenas por traficantes antioqueños hasta 1891, año en que se empezó a perfeccionar bajo la dirección del señor Próspero Restrepo"²⁰¹. Sin embargo, el contrato fue caducado en 1896 por la Asamblea del Cauca, pero anulado por la Corte Suprema en 1897. A partir de 1904 Uribe cedió al departamento de Antioquia sus acciones y cuatro mil hectáreas de terreno; con ello el gobierno antioqueño empezó a invertir en el tramo de Bolívar a Quibdó recibiendo la subvención nacional e incentivando la colonización en sus terrenos, donde se proponía fundar una población²⁰².

Por él llegó temprano la migración hacia la vertiente oeste de la cordillera Occidental y, por ende, la influencia antioqueña sobre este sector, el aumento del comercio,

¹⁹⁸ Daniel Valois Arce, *op. cit.*, pág. 41.

¹⁹⁹ Griseldino Carvajal, *Exposición descriptiva del Camino del Chamí*, No. 90, Palmira, Departamento del Cauca, República de Colombia, 1.º de marzo de 1894.

²⁰⁰ Griseldino Carvajal, *op. cit.*, pág. 22.

²⁰¹ *Ibid.*, pág. 26.

²⁰² A.G.N., sección República, fondos baldíos, t. 35, fols. 210 a 223.

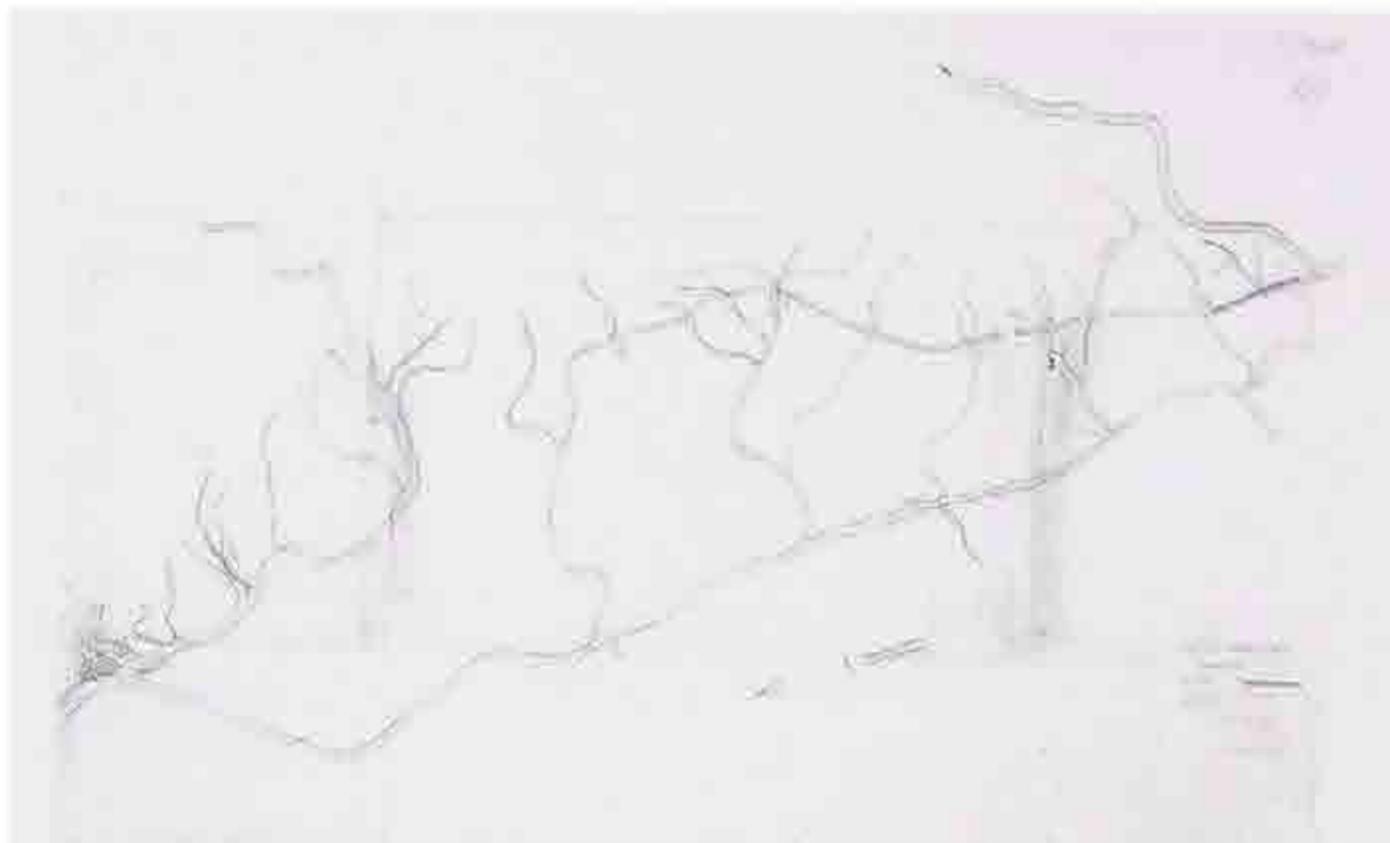


Ilustración 24. Trazado de la carretera Istmina-Quibdó, 1934.

la producción de alimentos para el mercado interno y el mejoramiento del fisco de la capital²⁰³. Era tal su importancia, que para 1870 El Carmen de Atrato, formado por los colonos antioqueños, fue erigido en distrito.

En un informe de 1908, cuando era ocasionalmente departamento de Quibdó, se indicaban como vías nacionales: Quibdó-Bolívar (departamento de Jericó), el de la orilla del Atrato a Istmina, el que conducía del departamento de Manizales a Tadó, pasando por Pueblo Rico, y el ramal que de éste se desprendía pasando por Bagadó y Lloró, todos éstos en la provincia de Quibdó, y el camino de Cartago, con Juntas de Tamaná en Nóvita. Como caminos municipales se indicaban los caminos de Pató, Turidó, Suruco, Cugucho, Napipí, Tadó, Condoto, Opogodó, Bebaramá, Bebará, Tranquilo, Istmina, Pepé y el Tambo²⁰⁴. En conjunto formaban la red vial terrestre del Chocó, que en su gran mayoría eran heredados de la Colonia, con variación en los trazados pero no en los destinos.

En el siglo XX, los esfuerzos de la intendencia se volcaron al camino de Antioquia como salida al interior del país y la comunicación intrarregional para unir las provincias del San Juan y del Atrato, mediante el camino Quibdó-Istmina, el principal centro urbano que había desplazado a Nóvita. Para ello se creó la Junta de Caminos y se tenía un Boletín de Obras Públicas que daba informes del avance de las obras y el cuerpo de ingenieros conformado por Roberto White, Luis Llach Ll. y Rodolfo Castro B.

En tanto el camino de Antioquia fue reiniciado en 1908, con la participación antioqueña, que planteó además la conexión Bolívar-Medellín, bajo la dirección general de Roberto de J. White, como ingeniero de la parte antioqueña Pastor Restrepo Uribe y en la parte chocoana para la construcción y rectificación a cargo del general Juan Jacobo Restrepo y Manuel María Lozano²⁰⁵. En el decenio del veinte estaba virtualmente terminado, pero de inmediato se inició la construcción de la carretera sobre el mismo trazado, que se inauguró en 1944, aunque se puede decir que jamás se terminó. El Camino de Antioquia fue el más importante y su recorrido con fondas, estancias y hospedajes ha quedado plasmada en la literatura, como recuerdo de la época en que se iba hasta Bolombolo a tomar el tren que conducía a Medellín.

Otros contratos para hacer trazados y levantar planos fueron realizados a principios del siglo, entre ellos el celebrado con Jorge Garnert en 1906 para el camino de herra-

²⁰³ Luis Fernando González Escobar, *op. cit.*, págs. 74 y sigs.

²⁰⁴ Informe de la sección de Obras Públicas, Quibdó, 1908. A.G.N., sección República, fondo Gobierno, t. 603, sección primera, fols. 61 a 74.

²⁰⁵ Periódico El Chocó, núm. 11, Quibdó, 7 de marzo de 1908, pág. 2.

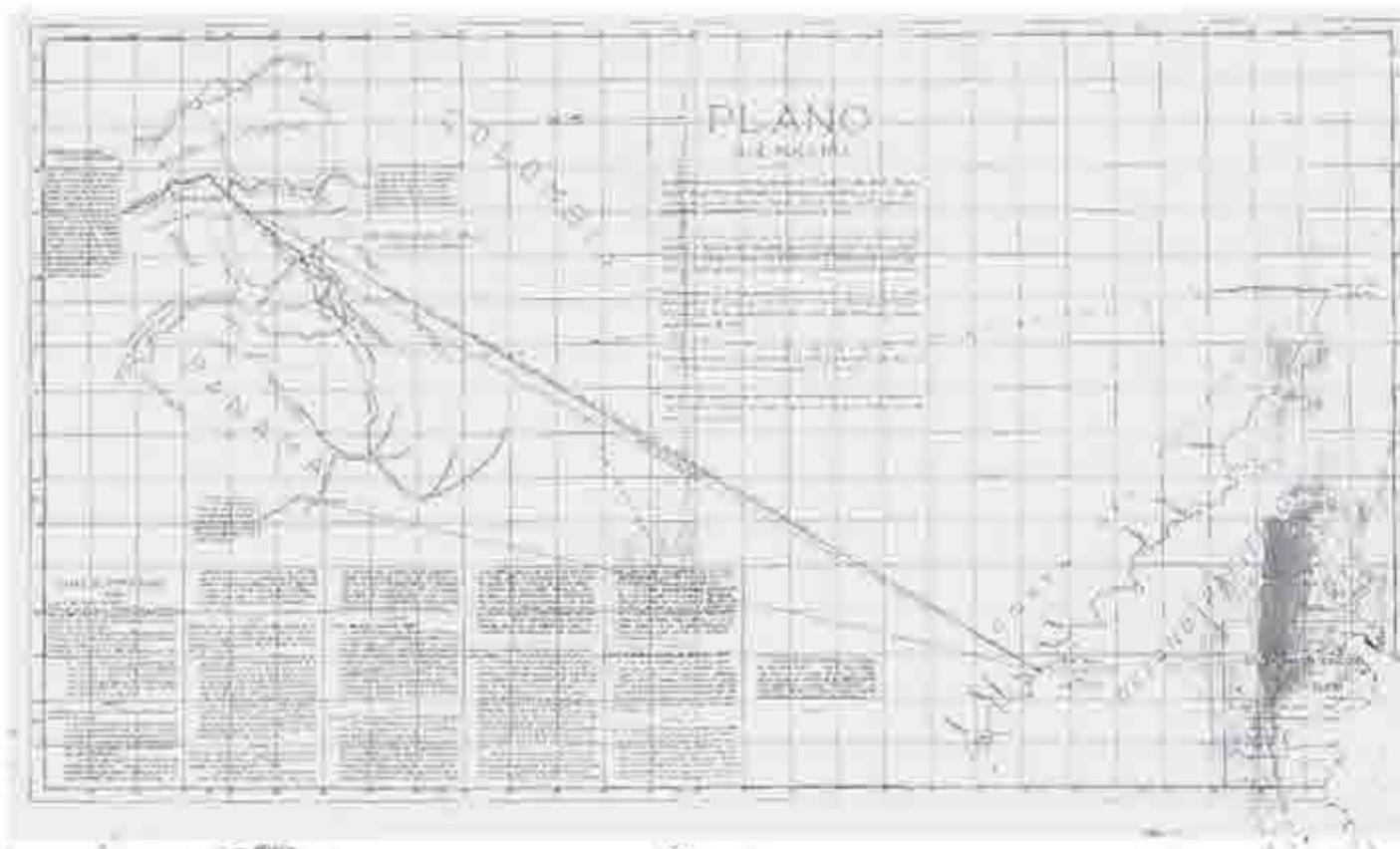


Ilustración 25. Mapa de límites con Panamá levantado por la Comisión panameña demarcadora de límites con Colombia, 1936.

dura del municipio de Apía, en el entonces departamento de Caldas, hasta el puerto de Lloró en el Atrato²⁰⁶, o el que firmó el gobierno con Cupertino Viveros y el general Ramón Marín en 1907, para el camino de Andes a Bagadó, que permitiría a pobladores de Andes y Jardín colonizar las "ricas y feraces tierras del Valle del Andágueda"²⁰⁷, donde ya desde el siglo pasado había intentado colonizar el escritor antioqueño Emiro Kastos, acompañando a su hermano Juan J. Restrepo, pero tuvieron que ceder ante el aislamiento y la carencia de vías²⁰⁸.

En 1913, por la ley 89 sobre fomento de la intendencia, se planteaba, entre otros aspectos, la apertura de caminos no sólo hacía el interior del país, nuevamente el de Urrao, sino el que comunicaría a Quibdó con las zonas de colonización en el Pacífico; se nombró para ello al ingeniero Leopoldo Ortiz Borda²⁰⁹, quien no cumplió con el contrato. La intendencia propuso en 1914, para reemplazar a este ingeniero, a Rodolfo Castro B., quien haría el trazado y los planos respectivos del camino Quibdó-ensenada de Utría, donde trazaría el poblado, algo que sólo se cumplió en parte.

El que sí se emprendió nuevamente fue el camino de Urrao a las cabeceras del río Arquía, contrato firmado por el gobierno con Juan Pablo del Corral en representación de Roberto Botero Saldarriaga en 1904, y para cuya realización se conformó una sociedad anónima denominada Compañía del Camino de Urrao, formada en Medellín en 1905. Esta obra cumplía el propósito de unir a muchas poblaciones con los mercados del Chocó, las costas Atlántica y Pacífica y aun el exterior, un sueño acariciado desde hacía muchos años, lo que se cumplió parcialmente, puesto que el camino se ejecutó, pero en 1914, cuando se dio al servicio, no se utilizaba al máximo, debido a la falta de navegación con itinerario fijo en el Atrato; además, la tardanza en abrir los caminos del centro y suroeste de Antioquia a Urrao era señalado como retardante para recibir los beneficios de este camino. Después no se le hizo el mantenimiento, y desde 1919 los habitantes de Urrao protestaban por el abandono por parte de la empresa, por lo que en 1929 era intransitable y ya no lo recorrían los arrieros que lo utilizaron desde cuando se dio al servicio²¹⁰.

Aparte de la importancia económica y de comunicación que tuvieron los caminos, el intendente del Chocó, Juan J. Carrasco, vio en ellos una estrategia política, especialmente las vías chocoanas que empalmaban con las de Guarato a Pueblo Rico, en

²⁰⁶ Diario Oficial, núm. 12786, Bogotá, 2 de noviembre de 1906, pág. 1003.

²⁰⁷ A.G.N., sección República, fondo MOP 1217, fols. 61 a 73. Para el levantamiento y trazado de la vía contaron con la participación del ingeniero Manuel Hoyos.

²⁰⁸ Periódico Ecos del Chocó, núm. 7, Quibdó, 11 de junio de 1907, pág. 3.

²⁰⁹ A.G.N., sección República, fondo MOP 1219, fol. 447.

²¹⁰ A.G.N., sección República, fondo MOP 1217, fols. 205 a 512.

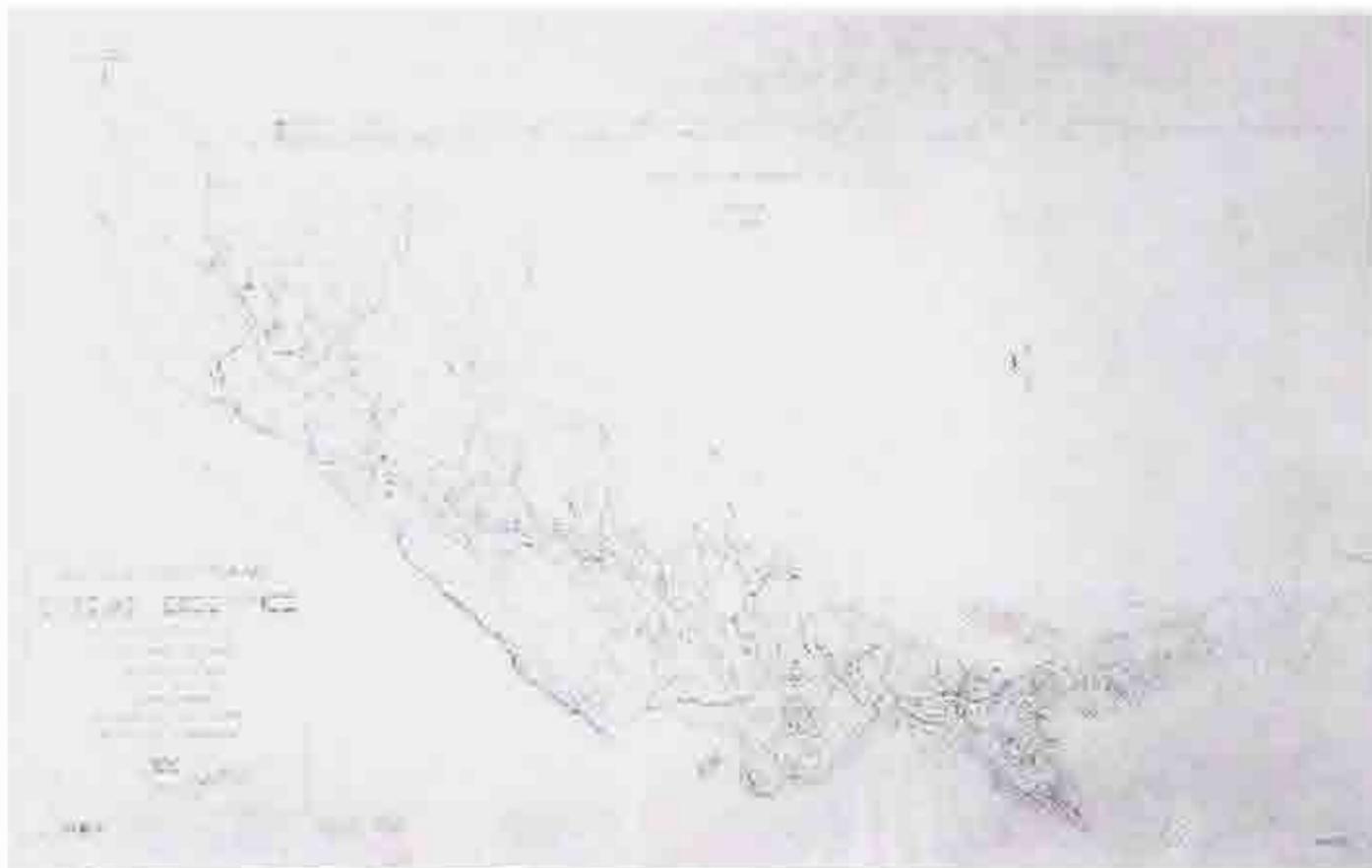


Ilustración 26. Croquis geográfico de la zona Bahía Solano-río Atrato.



Ilustración 27. Representación panorámica de una parte del Chocó.

Caldas, y del Carmen, a Medellín, por lo que pidió al presidente Marco Fidel Suárez, en carta del 26 de octubre de 1918, que conminara a los gobernadores de Caldas y Antioquia para que no descuidaran estos caminos, puesto que por el lado político *“tienen gran interés esas vías, por que esta sección ha sido siempre UN FEUDO DEL LIBERALISMO, y sólo de 1912 para acá se ha logrado ir ganando terreno y haciendo mermar la preponderancia liberal. Por esos caminos nos vendrá sin duda mucho elemento conservador y eso lo necesitamos con urgencia, para ir acabando de desalojar la mayoría contraria, y cambiar la faz política chochoana, lo que no es difícil”*²¹¹.

Para dar una idea general de lo que en muchos casos representó la cartografía en el trazado de los caminos, es interesante ver el proceso de lo ocurrido con el Camino de Urao. La compañía presentó en 1904 un “croquis” del camino que fue rechazado por la Sociedad Colombiana de Ingenieros, por vago y general. Era, pues, una simple idea, por lo que en 1906 se le exigió perentoriamente la realización de los planos, pero nuevamente fueron cuestionados por los mismos defectos y se señalaba a los dibujos presentados como una manera de salir del paso. La aprobación o no de los

²¹¹ A.G.N., sección República, fondo MOP 1442, fol. 289

mismos fue puesta en duda porque no tenía interés alguno, en razón de que "los trabajos de construcción del camino podrían hallarse terminados cuando llegaran a ser presentados los estudios completos", pero nuevamente se exigió el plano, realizado por el ingeniero Jorge L. White en 1908²¹² cuando éste era el director del camino y del cual aparece una versión en un informe del año 1914²¹³.

A pesar de que a partir de 1927 el plan vial del Chocó cambió a proyectos carreteables, especialmente las vías de Quibdó-Bolívar, Quibdó-Istmina y Quibdó-Nóvita-Cartago, además de los proyectos de tranvía, cables y ferrocarriles, sólo las dos primeras se ejecutaron, la tercera quedó iniciada, lo mismo que los cables aéreos; lo demás quedó en proyecto y el estado de los caminos, como fundamento de la red interna junto con los ríos, sigue siendo el descrito por Codazzi. En la región del Baudó todavía existen cargueros, que llevan a sus espaldas por caminos frágiles a los despistados viajeros, que vuelven así a un tiempo supuestamente superado.

LAS UTOPIAS URBANAS

*La selva en donde Dios se perdería
de misterios sin número y caídas*

*En Dimensión de la tierra
de Hugo Salazar Valdés*

Desde las *Arcadias*, en la antigüedad clásica, hasta la época moderna con Wells, los hombres han soñado con construir la sociedad ideal. Un punto relevante de esa búsqueda fue cuando Tomás Moro dio a conocer su Utopía en el siglo XVI. Inspirado en América, el personaje de la Utopía encuentra los elementos reales que confirmaban las hipótesis utópicas. Pero después, influenciados por su obra, muchos quisieron ver en América el paraíso, como lo pretendió ver Colón en la desembocadura del Orinoco. La naturaleza y el buen salvaje fueron factores que incitaron el deseo de construir en este lado del mundo lo que del otro lado se soñaba.

Sin las pretensiones de Moro de lograr sociedades igualitarias, los primeros españoles tenían mucho de utópicos, como lo fue Vasco Núñez de Balboa con la sociedad en equilibrio de Santa María la Antigua del Darién, avalada por su matrimonio con Anayansi, la sociedad mestiza del Darién que no se construyó. Utópicos en busca de sus *Dorados* fueron Pascual de Andagoya y su primera gobernación con sede en las bocas del puerto de Charambirá, Nuestra Señora del Socorro de Ocaña, o Nuestra Señora de la Esperanza de Ocaña, la ciudad fantasma que se inventó en el papel Miguel Dávila en 1575 por medio de su hijo Cristóbal²¹⁴ para lograr los beneficios de la corona en el Alto Chocó.

También fue una utopía la ciudad de Nuestra Señora de la Consolación de Toro, erigida primero a orillas del río de los Chancos, cerca del río Cauca, pero que en el mismo año de 1573 se trasladó a un afluente del río Habitá, en el Chocó. La primera ciudad chocona en el sur, que, después de mantenerse tozudamente por el hambre dorada, debió resignarse a estar del otro lado de la cordillera a partir de 1595. La utopía del modelo ideal, el ideal abstracto de la proporcionalidad geométrica, esa ciudad ordenada de que habla Ángel Rama, aislada "dentro de esa inmensidad espacial y cultural, ajena y hostil"²¹⁵, pero con la necesidad de imponerse.

Antonio de la Torre y Miranda fue otro de los utópicos, cuando planteó las fundaciones en la costa del Mar del Norte desde San Blas hasta el golfo del Darién. Su propuesta era realizar catorce fundaciones, iniciando con cuatro: San Elías, en el río Mandinga (San Blas); Santa Teresa de Jesús, a orillas del río Sasardí, en la hoya de Caledonia (Panamá); San Eliseo, cerca del río Caimán (Caimán Nuevo en Urabá) y

²¹² Boletín de Obras Públicas, núm. 7. Quibdó, 3 de septiembre de 1908, pág. 1.

²¹³ A.G.N., sección República, fondo MOP 1217, fol. 460.

²¹⁴ Kathleen Romoli, *op. cit.*, apéndice 1.

²¹⁵ Ángel Rama, *La ciudad letrada*. Hanóver, Ediciones del Norte, primera edición, 1984, pág. 17.

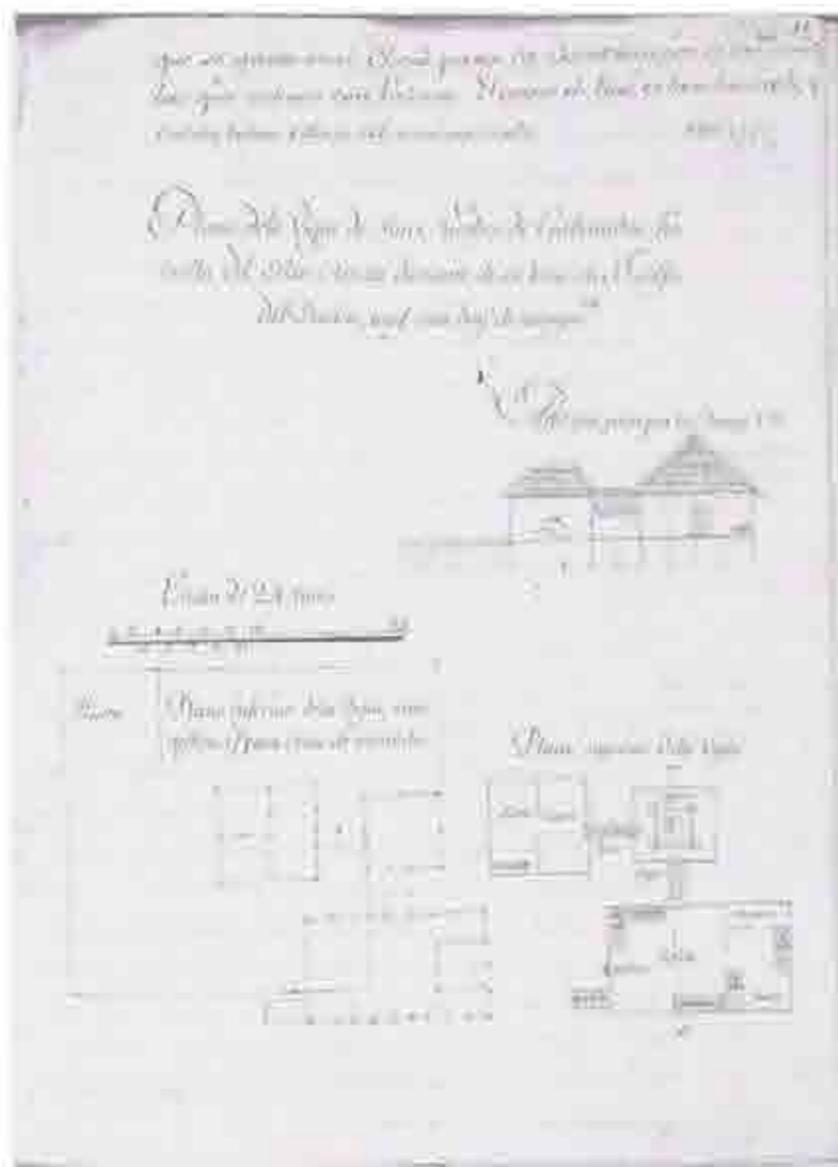


Ilustración 29. Plano de la vigía de San Nicolás de Curbaradó a orillas del río Atrato, 1780. Biblioteca Nacional.

Nuestra Señora de la Concepción, cerca de la quebrada de la Concepción, afluente del río Taparal, en el municipio de Nóvita²¹⁶.

Sus ciudades, especies de *Amorautas*, en cuanto a la idealización, se salían de los parámetros de la normatividad dada por las leyes fundacionales de Felipe II y eran una manera sincrética de adaptarse a otras realidades geográficas, como había hecho en su labor fundacional por el sur de Cartagena. Las ciudades propuestas para el Darién eran de 290 varas por los cuatro costados y planteadas para 106 vecinos, con calles anchas de 10 varas, con una distancia igual de retiro de las portadas de la vivienda con respecto a ésta. Una plaza de 80 por 80 varas, presidida por una iglesia cuadrilonga de 60 por 30 varas. Lotes de cuadrados de 20 varas a cada lado, rodeados por doble empalizada para prevenir los ataques.

En el siglo XIX, el urbanismo ideal de Amorauta propuesto por Moro tiene una expresión en el Darién cuando el francés A. Airiau propuso al gobierno de Mariano Ospina Rodríguez, en 1859, un *Proyecto de ciudad, granjas y de canal interoceánico*, con un canal recto que comenzaba en el río Sabana, cerca de su desembocadura en el Pacífico, y terminaba en el Atlántico, en la bahía de Caledonia, el mismo sitio donde los escoceses al mando de William Paterson en 1698 intentaron la otra ciudad utópica: Caledonia.

En el centro del canal estaba la ciudad octagonal, autosuficiente, basada en una economía regional, producto de un número de granjas que rodearían la urbe, situada en el corazón de la selva darienita²¹⁷. El trazado urbano inscribía una estrella de ocho picos sobre el octágono, que en sus extremos eran bulevares llamados: Santander, Boyacá, Cauca, Panamá, La Magdalena. En el centro de la ciudad estaba el *Bassin de Nord* y el *Bassin de Sur*. La visión romántica europea convertía en sabanas la abrupta selva con sus pantanos y ciénagas y vislumbraba praderas en la periferia de las granjas autosuficientes, también de forma octagonal.

²¹⁶ Pilar Moreno de Ángel, *op. cit.*, págs. 209 y sigs.

²¹⁷ Samuel Gutiérrez, *op. cit.*, págs. 61 y sigs.

Continúa en la página 112