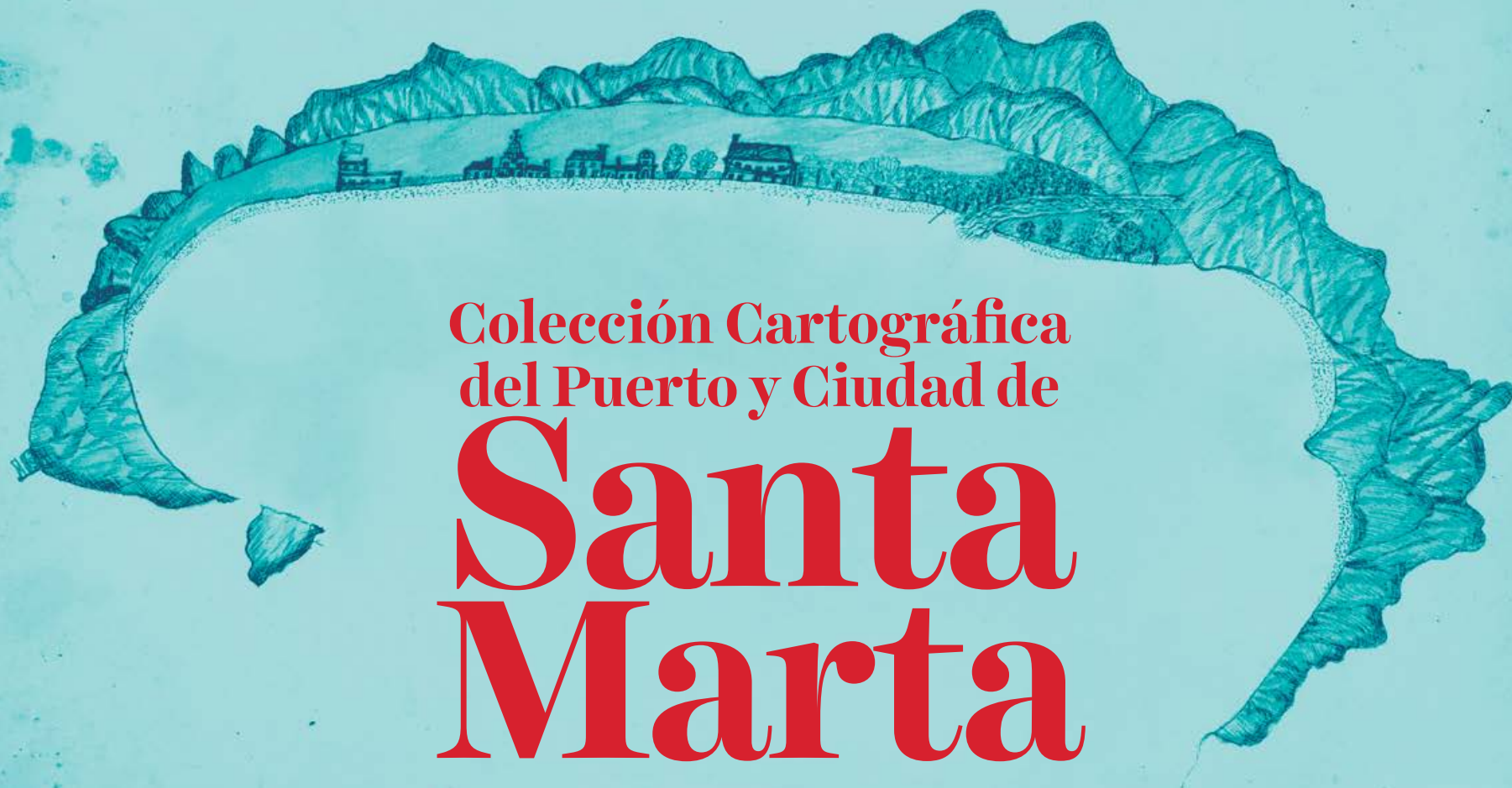


QUINTO CENTENARIO DE LA FUNDACIÓN
DE LA CIUDAD DE SANTA MARTA



Colección Cartográfica
del Puerto y Ciudad de
**Santa
Marta**

Álvaro Ospino Valiente



**Colección Cartográfica del Puerto
y Ciudad de Santa Marta**

Álvaro Ospino Valiente

Colección Cartográfica del Puerto y Ciudad de Santa Marta

Álvaro Ospino Valiente
Santa Marta (Colombia)

Copyright. 2019

ISBN impreso: 978-958-753-739-0

ISBN digital: 978-958-753-740-6

208 pp.; 27,5 x 21,3 cm

Diseño y diagramación: Alejandro Medina Florián

Impresión: Imprenta Nacional

Impreso en Colombia / Printed in Colombia

Se han otorgado los créditos correspondientes de los autores y los fondos de las entidades de donde procede o conserva el documento. No se realizaron cambios a los mismos y respetamos la sustancia antigua. Esta es una publicación académica e institucional (no comercial), realizada con motivo de la conmemoración del Quinto Centenario de la fundación de la ciudad de Santa Marta (República de Colombia).

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en su todo, ni en sus partes, ni registrada en o transmitida por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electro-óptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo por escrito del autor.

Ilustraciones cartográficas:

Archivo General de Indias, (España)

Archivo General de la Nación, (Colombia)

Archivo General Militar, (España)

British Library, (Inglaterra)

Biblioteca Nacional de España

Bibliothèque Nationale de France

Biblioteca Nacional de Portugal

Bibliothèque de la Service Hydrographique, (Francia)

Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico, (España)

David Rumsey Map Collection, (EEUU)

Harvard Map Collection, (EEUU)

Library of Congress, (EEUU)

Museo Naval de España, (España)

Servicio Geográfico del Ejército, (España)

Servicio Histórico Militar, (España)

Real Academia de la Historia, (España)



Junta directiva

Álvaro Ospino Valiente *Presidente*

Arturo Bermúdez Correa *Vicepresidente*

Amelia Cotes Cortés *Secretaria Académica*

Mónica Medina Payares *Tesorera*

Alfredo Meriño Osorio *Fiscal*



BCAU XXVII

Este libro ganó el premio «Carlos Martínez Jiménez» en la Categoría de Investigación, Teoría y Crítica de la XXVII Bienal Colombiana de Arquitectura y Urbanismo, organizada por la Sociedad Colombiana de Arquitectos - PN en 2020.

NOTA ACLARATORIA:

Algunos títulos de las cartografías y citas bibliográficas, las hemos dejado textualmente intactas con la ortografía de la época para respetar la sustancia antigua, (SIC).

QUINTO CENTENARIO DE LA FUNDACIÓN DE LA CIUDAD DE SANTA MARTA

Colección Cartográfica
del Puerto y Ciudad de
**Santa
Marta**



Álvaro Ospino Valiente

Ministra de las Culturas, las Artes y los Saberes
Delegada del Presidente de la República
en la Comisión Preparatoria del Quinto
Centenario de Santa Marta
Yannai Kadamani Fonrodona

Viceministra de los Patrimonios, las
Memorias y la Gobernanza Cultural
Saia Vergara Jaime

Viceministro de las Artes y la
Economía Cultural y Creativa (e)
Fabián Sánchez Molina

Secretaria General
Luisa Fernanda Trujillo Bernal

Jefe Oficina Asesora de Planeación
Delegado de la Ministra de las Culturas
en la Comisión Preparatoria del Quinto
Centenario de Santa Marta
Alfredo Goenaga Linero

Director del Archivo General de la Nación
Francisco Javier Flórez

Jefe de la Oficina Asesora de Comunicaciones (e)
Óscar Javier Cuenca Medina

Grupo MiCASA
Sergio Zapata León
María Lucía Ovalle Pérez
Dilian Astrid Querubín González
Simón Uprimny Añez
María José Castillo
Paola Caballero Daza

Edición y corrección de estilo
Marta Ligia Méndez Restrepo

Diseño y diagramación
Alejandro Medina Florián

Gestión Administrativa
Vannessa Holguín

Asesoría legal
Yivy Katherine Gómez Pardo

Título de la publicación: *Colección cartográfica*
del puerto y ciudad de Santa Marta

Autores: © Álvaro Ospino Valiente,
© Francisco Javier Flórez.

© Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes

Está prohibida, sin la autorización escrita del editor,
la reproducción total o parcial del diseño y del texto
de esta obra por cualquier medio o procedimiento.
Está prohibida la venta de esta obra.

Contenido

8 Testigos del tiempo

11 Presentación

18 *Capítulo 1*

La cartografía como instrumento de reconocimiento y posesión territorial

42 *Capítulo 2*

Cartografías portulanas referenciando al puerto y ciudad de Santa Marta

44 Castilla de oro con las vecinas provincias

46 Descripción de la audiencia del Nuevo Reino

48 Mapa de la costa septentrional de América del Sur, desde la península de Araya en Venezuela hasta Portobelo en Panamá

50 Tierra Firme y Nuevo Reino de Granada y Popayán

52 Carta de la costa de Caracas, desde Trinidad hasta el río Grande de Sta. Marta

54 Carta de las costas de las Indias Occidentales, entre Santa Marta y la isla Careas

56 Barcos conducidos por Rodrigo de Bastidas y Álvarez Palomino pasan del puerto de Santo Domingo en la isla Hispaniola rumbo a Santa Marta

58 *Capítulo 3*

Cartografías de las rutas de exploración a los territorios internos

60 Vista de la ruta a los pueblos indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta

62 Mapa del río Grande de la Magdalena, desde su desembocadura hasta más arriba de la ciudad de Mariquita, con expresión de gran número de poblaciones y de ríos que en él desembocan

64 Plano del puerto de Santa Marta

66 Razón de las distancias, que hay de los parajes más conocidos en el camino, que por orden del gobernador, comandante general interino don Andrés Pérez Calderón, y a sus expensas, se facilitó para transitar desde la ciudad, y población de la Nueva Valencia, y...

68 *Capítulo 4*

Cartografías de vistas de la ciudad de Santa Marta

- 74 Plano de Santa Marta
- 76 Descripción del puerto de Santa Marta
- 78 Plano de la bahía de Santa Marta, desde la punta Negra hasta punta del Agua
- 80 Santa Marta
- 82 Demostración de Santa Marta
- 84 Vista del enclave de Santa Marta en México
- 86 Plano de Santa Marta en Tierra Firme de las Indias Occidentales
- 88 Puerto de Santa Marta
- 90 Vista de la entrada de Santa Marta

92 *Capítulo 5*

Cartografías urbanas, militares y náuticas de la ciudad de Santa Marta

- 98 Plano de la ciudad de Santa Marta
- 100 Plano de Santa Marta en la Nueva España, a $11^{\circ} 19' 55''$ de latitud septentrional
- 102 Atracadero de Santa Marta en la América Septentrional, en $11^{\circ} 18'$ latitud norte

- 104 Plano que contiene desde el río de Santa Marta (en la América Septentrional) hasta la punta de Granate
- 106 Carta de las costas de Nueva Granada comprendidas entre la punta de las Marcas y Santa Marta
- 108 Puerto y ciudad de Santa Marta, situado en 11° y 18 m de latitud septentrional
- 110 Plano general de la ciudad y puerto de Santa Marta en 11° y $47'$ de latitud, 303 grados de longitud para la inteligencia de sus avenidas por mar y tierra...
- 112 Santa Marta
- 114 Puerto de Santa Marta, levantado en 1743
- 116 Plano del puerto de Santa Marta, situado en la Costa Firme, Reino de Santa Fe, por la latitud de $11^{\circ} 12' 28''$ y longitud de $302^{\circ} 23' 00''$ del meridiano de Tenerife
- 118 Plano del puerto de Santa Marta, situado en la Costa de Tierra Firme en $11^{\circ} 16'$ de latitud norte y longitud de $302^{\circ} 23'$, según el meridiano de Tenerife
- 120 Plano del puerto de Santa Marta, situado en la Costa de Tierra Firme en $11^{\circ} 56'$ de latitud norte y longitud de 302° y $23'$, según el meridiano de Tenerife
- 122 Plano del puerto de Santa Marta, situado en la Costa de Tierra Firme, en 11° , $16'$ de latitud norte y en 302° , $23'$ de longitud, según el meridiano de Tenerife
- 124 Plano del puerto de Santa Marta, situado en la Costa de Tierra Firme, en 11° , 16 m de latitud norte y longitud de 302° , 23 m, según el meridiano de Tenerife

- 126 Plano del puerto de Santa Marta, situado en la Costa de Tierra Firme, en latitud norte de $11^{\circ} 16'$ y longitud de $302^{\circ} 23'$, según el meridiano de Tenerife
- 128 Plano de la bahía y ciudad de Santa Marta en la Costa de Tierra Firme
- 130 Plano de la bahía y ciudad de Santa Marta y de los alrededores de la costa
- 132 Plano de Santa Marta
- 134 Plano del puerto de Santa Marta
- 136 Plano del puerto de Santa Marta
- 138 Plano del puerto de Santa Marta
- 140 Plano del puerto y ciudad de Santa Marta: capital de la provincia y gobierno de su nombre
- 144 Plano del puerto y ciudad de Santa Marta, situada su Catedral en $11^{\circ} 15' 04''$ de latitud norte y longitud de $67^{\circ} 59' 36''$, según el meridiano de Cádiz
- 146 Santa Marta
- 148 Plano del faro de Santa Marta en construcción, según el almirante inglés, 1837
- 150 Suramérica en 6 cartas. América del Sur: 6 hojas
- 152 Plano de Santa Marta
- 154 Plano de Santa Marta: ciudad, puerto y alrededores
- 156 América del Sur, Estados Unidos de Colombia. Bahía de Santa Marta

- 158 Plano de la ciudad de Santa Marta, basado en el plan urbano
- 160 Plano de Santa Marta
- 162 América del Sur, Estados Unidos de Colombia. Bahía de Santa Marta
- 164 Bahía de Santa Marta
- 166 Plan piloto de Santa Marta de 1956
- 168 Plano de Santa Marta
- 170 Plano de Santa Marta, 2020

172 *Capítulo 6*

Cartografías de las utopías castrenses de la ciudad de Santa Marta

- 178 Cartografía que muestra la forma del puerto y sus alrededores
- 180 Plano de Santa Marta
- 182 Plano del puerto, ciudad y fortificaciones de Santa Marta
- 184 Plano del puerto de Santa Marta en la América Meridional

186 *Capítulo 7*

El puerto de Santa Marta: la razón de ser de la ciudad

205 **Bibliografía**

Testigos del tiempo

En uno de sus relatos más breves, Jorge Luis Borges aborda de manera singular la relación entre el conocimiento y su representación. *Del rigor en la ciencia*, compuesto apenas por dos párrafos, cuenta la historia de un imperio que alcanzó tal perfección en el arte de la cartografía que produjo un mapa a escala exacta del territorio. Ese mapa, idéntico al imperio que representaba, fue finalmente abandonado por las generaciones posteriores, «menos adictas al estudio de la cartografía», quienes «entendieron que ese dilatado mapa era inútil» y lo dejaron «entregado a la inclemencia del sol y de los inviernos».

Aunque se trate de una ficción, el cuento ha sido interpretado como una parábola sobre los límites del conocimiento representado, y ha tenido una notable influencia en los estudios sobre cartografía. Lejos de presentarse como una mera curiosidad literaria, este texto se ha convertido en una herramienta de reflexión sobre los mapas como construcciones culturales e históricas. La idea de que un mapa pueda alcanzar la perfección técnica solo para volverse irrelevante nos obliga a pensar qué sentido tiene representar el espacio y, sobre todo, desde qué perspectiva se hace.

Hoy, los estudios históricos sobre la cartografía han profundizado esta discusión. El mapa ya no se entiende como un simple recurso técnico, neutral y objetivo, sino como un artefacto cultural y político. Como afirma el historiador

Karl Schlögel en *En el espacio leemos el tiempo. Sobre historia de la civilización y geopolítica*, los mapas «no son un artefacto producto de una técnica objetiva, ni son intemporales ni supratemporales, sino que están constituidos históricamente; algo que no reduce el valor de sus afirmaciones, antes bien nos proporciona la clave para desplegar el entero registro interpretativo y analítico. Cada mapa tiene su tiempo y lugar, su ángulo de visión, su perspectiva, y leídos correctamente nos proporcionan una clave para entender no solo el mundo figurado sino también la orientación y los propósitos de quienes se hicieron tal imagen del mundo».

Esta afirmación nos permite abordar los mapas como documentos que, al igual que un manuscrito o un acta, pueden ser leídos para entender una época. En su elaboración confluyen intenciones, saberes y relaciones de poder. Representar el territorio ha estado históricamente ligado a la necesidad de conocerlo, administrarlo, defenderlo o conquistarlo. De ahí que los mapas no solo muestran lugares, sino que construyen significados: nombran, jerarquizan, invisibilizan. La forma en que se trazan los contornos, se definen los centros o se representan ciertos espacios nos revela tanto sobre los territorios como sobre quienes los representaron.

Desde esta mirada, cobra especial importancia el trabajo del arquitecto Álvaro Ospino Valiente, miembro de la Academia de Historia del Magdalena, quien ha dedicado

años a estudiar la evolución cartográfica de Santa Marta y su entorno. Su libro no es una compilación de mapas antiguos, sino un análisis histórico detallado sobre cómo fue figurado este territorio entre los siglos XVI y XX. A partir de una investigación que incluyó la consulta de fuentes primarias en archivos de Colombia, España, Estados Unidos, Francia, Italia, Reino Unido y Canadá, Ospino presenta un conjunto de sesenta registros cartográficos que permiten seguir la transformación de la ciudad y su *hinterland* a lo largo de más de cuatro siglos.

Uno de los ejes más significativos del libro es la relación entre cartografía y dominación. El autor muestra cómo los mapas fueron una herramienta esencial en los procesos de conquista y control del territorio. La forma en que fueron representadas las tierras habitadas por pueblos indígenas, así como la manera en que se borraron o sustituyeron sus nombres, pone en evidencia el papel de la cartografía en la imposición de un nuevo orden espacial. Como parte de la maquinaria colonial, los mapas no solo guiaban a los exploradores y funcionarios; también justificaban la ocupación del territorio y legitimaban la presencia del poder imperial.

El análisis que propone Ospino permite ver cómo la representación de Santa Marta fue variando con el tiempo. En los primeros mapas, la ciudad aparece como un punto estratégico en el Caribe, vinculado a rutas de navegación y comercio. En siglos posteriores, su imagen se transforma, reflejando los cambios en la economía, la po-

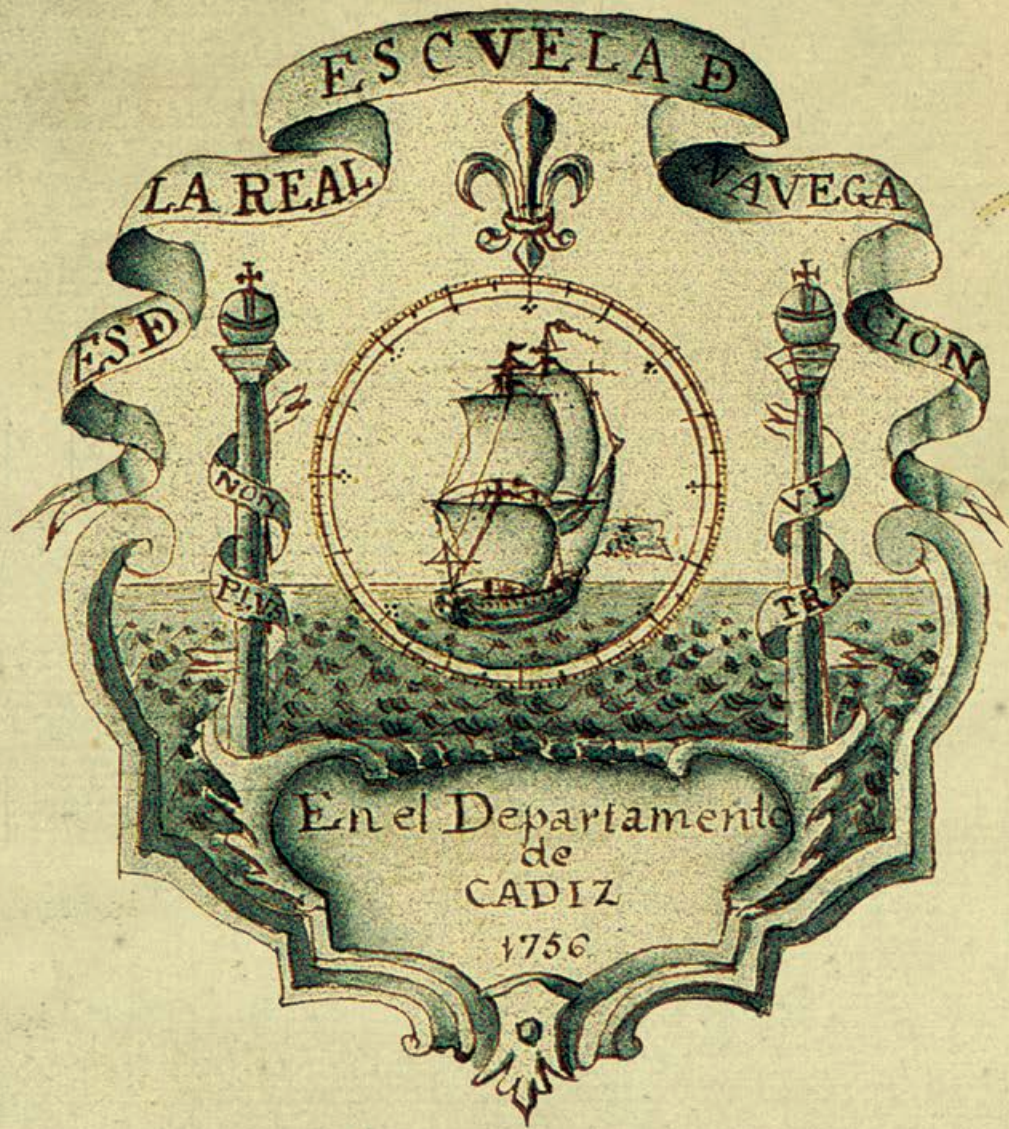
lítica y la relación con su entorno inmediato. Cada mapa es así una pieza del rompecabezas histórico, que revela tanto la evolución del trazado urbano como las ideas que orientaron su producción.

En el contexto de la conmemoración de los quinientos años de la fundación hispánica de Santa Marta, este libro se presenta como una oportunidad para pensar la historia desde la representación espacial. No se trata simplemente de recordar un acontecimiento fundacional, sino de reflexionar sobre las formas en que ese pasado ha sido narrado y visualizado. Lejos de caer en la obsolescencia señalada por Borges —la de mapas abandonados bajo el sol y la lluvia—, este trabajo busca preservar y reinterpretar esas representaciones, reconociéndolas como parte vital del archivo histórico.

Los mapas, leídos con atención, son testigos del tiempo. En ellos se inscriben las huellas del conflicto, del orden, del olvido y de la memoria. Este libro es, en ese sentido, un ejercicio de lectura del espacio como una forma de leer el pasado. En momentos en que conmemoramos la fundación hispánica de Santa Marta, la investigación de Álvaro es un intento para que la cartografía sobre esta ciudad no corra la suerte señalada por Borges en su cuento: la de «entregarlos a la inclemencia del sol y de los inviernos».

Francisco Javier Flórez
Director del Archivo General de la Nación





S^{ta} N

Presentación

El pueblo y puerto de Santa Marta está en altura de 11 grados largos, puédase entrar y surgir en él sin recelo de cosa que pueda dañar, dando resguardo a lo que viere por vista de ojos hasta llegar a surgir de la banda del este de las casas con el ancla de fuera en catorce o quince brazas...

Joaquín Francisco Fidalgo, 1794

La cartografía histórica es una rica fuente de información documental, no solo para abordar el medio físico y geográfico de un determinado territorio, sino también para entender el contexto histórico-cultural de quienes la elaboraron. Además de la fotografía, muy pocos son los productos gráficos que encierran un hecho transcendental estrechamente ligado al curso de la historia, como lo hacen estos manuscritos. Los mapas, los planos urbanos, los planos militares y las vistas de ciudad son documentos indispensables para las disciplinas de investigación que los utilizan como su sustancia histórica, porque las nutre con múltiples recursos, revelando —además del contexto geográfico— gran variedad de realidades, cuya suma las reivindica como cualificados escenarios de la vida.

A lo largo de la historia, todas las culturas han hecho representaciones de los lugares habitados, recorridos o poseídos; por ello, los mapas, planos y vistas de ciudad son complejas construcciones sociales que posibilitan el conocimiento histórico, político y cultural de la sociedad, como de las personas e instituciones que las levantaron. Es preciso recordar que esta actividad se remonta al siglo

VII a. C., con la primera representación cartográfica conocida de la antigua ciudad de Çatalhöyük en Anatolia; y desde entonces, su elaboración ha evolucionado a partir de aquellos mapas pintados a mano hasta los actuales, realizados a través de sofisticados softwares ArcGIS, gvSIG o QGIS. Científicamente, la cartografía se ha encargado del estudio y trazado de un área geográfica; es una proyección que establece una relación ordenada entre los puntos de la superficie curva de la Tierra en una superficie plana, y estos puntos se localizan auxiliándose en una red de meridianos y paralelos en forma de malla. Son básicamente representaciones de una realidad tetradimensional a otra bidimensional, aunque la informática hoy trata de incluir una tercera dimensión.

De acuerdo con Roger Chartier en su obra *El orden de los libros: lectores, autores, bibliotecas en Europa entre los siglos XIV y XVIII*, en el concepto de la representación cartográfica se han de designar y enlazar tres características como fuente de la historia política y cultural. Primero, representaciones colectivas que incorporan en los individuos las divisiones del mundo social y organizan los esquemas de percepción para quienes los usan. Segundo, formas de

exhibición del ser social y del poder político; y por último, un representante (individual o colectivo, concreto o abstracto) de una identidad o de un poder dotado asimismo de continuidad o estabilidad.

La cartografía ha estado asociada en las narrativas de la modernidad, teniendo gran influencia sobre nuestra cultura con la representación del mundo, creando naciones, delimitando sus fronteras y trascendiendo a las disciplinas científicas que han dependido de ella, todo por ser un poderoso instrumento de control, planeación y gobernanza de la ciudad heredada y la prospección de la futura; proyectándola en la perspectiva de su crecimiento y desarrollo. Es apropiada para realizar un análisis histórico de las relaciones espaciales, a través de un discurso lógico e imaginario, interfiriendo las relaciones sociales que les subyacen y detectan el trasfondo cultural que la hizo posible. Analizarlas implica construir una historia de los sistemas de creencias, los conjuntos de valores, representaciones y la visión del mundo propio de cada época, grupo e institución social en las que sus creadores, especialmente sus gobiernos, aspiraron a fijar un sentido, enunciar la interpretación y constreñir su lectura.

Los manuscritos cartográficos se convirtieron en la memoria del ejercicio de poder como apropiación de un espacio físico, como una acción jurídico-política del territorio y, para el caso americano, constituyen históricamente la representación gráfica que permite explicar la conexión con el continente europeo a través del mar. En el análisis histórico-político y cultural existe la presencia de dos dimensiones: participa en el ejercicio de poder, en la

defensa de la soberanía de una nación y en la aplicación de la fuerza de un Estado; y en lo cultural, se confirma al reconocer en ellos una estructura mental, una creación que refleja al ser social responsable de su delineación.

Las ciudades se encuentran en permanente evolución, no solo son la acumulación de elementos que aporta cada época, sino que son realidades de complejos artificios en forma de entornos geográficos, edificaciones y espacios libres que reflejan algún instante de la vida urbana que se fue transformando, dando paso a contenidos del pensamiento de la sociedad de su momento histórico; testimonios que hoy hacen parte de su patrimonio. Estos instrumentos gráficos constituyen una herramienta indispensable para su conocimiento, protección, gestión y diseño de políticas de intervención. A esto se suman también los factores, aún más contemporáneos, derivados de la aparición de las modernas disciplinas urbanísticas y del empleo de la cartografía con nuevos matices e intencionalidades, pero también patrimoniales. La cartografía termina entonces, en nuestro caso, por reflejar con mayor intensidad el cambio en el interés empresarial, en el desarrollo del turismo y en otras dinámicas que inciden en el tratamiento de las urbes históricas.

Posterior a su conquista, los territorios españoles de Ultramar en el Nuevo Mundo estuvieron en una situación de permanente amenaza, generando una dinámica de confrontación con las naciones rivales como Francia, Inglaterra y Holanda*, que entraron a disputarle la territorialidad y el monopolio comercial durante tres siglos. Por ello, la defensa de ese imperio requería cada vez más

* Que será mencionado con este nombre dado el contexto temporal del relato. Si bien, en 2020 se hizo oficial llamar a dicho territorio Países Bajos.

esfuerzos científicos de actualización de conocimientos y tecnologías navales, que lógicamente incluía el tema de la cartografía náutica. La brújula, instrumento útil para navegar, sirvió para la elaboración de manuscritos cartográficos, junto a otros como la cruz geométrica, la plomada y el sextante, que ofrecieron ventajas a los cartógrafos en la época de la Ilustración para formalizar el mejor momento de este producto gráfico. Aquella tradición se había consolidado en ciudades como Sevilla y Lisboa, donde estaba concentrado el conocimiento cartográfico y geográfico de los primeros imperios navales; como también en Amberes, Ámsterdam, París y Londres, donde se desarrollaron las primeras industrias de la cartografía moderna.

En nuestro país, durante los últimos años se han incrementado las investigaciones que tienen como propósito estudiar la historia de las ciudades, se ha despertado un interés por contribuir a la reflexión de temas urbanos, analizar su crecimiento, formas de expansión y transformación de su morfología, como también a abordar los diferentes fenómenos que se producen en su interior y, sin duda, para todo esto es importante el apoyo en las fuentes cartográficas. Esto quiere decir que el tema de las cartografías pasa del interés individual de los coleccionistas a las manos de los académicos o investigadores que encuentran en ellas una utilidad que va más allá del valor como elemento decorativo.

Por tanto, precisamos mencionar la *Colección de cartografía histórica* de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República, un valioso y completo acervo documental de mapas antiguos que fueron digitalizados

para facilitar su consulta a los investigadores de la geografía y a los interesados en el desarrollo urbano de las ciudades colombianas, ya que en ellos se pueden apreciar los cambios y las continuidades que ha experimentado el territorio colombiano. Esta colección abarca un amplio número de manuscritos cartográficos de los siglos XVI y XVII, que corresponde a la época de conquista y colonización española, visibilizando las consecuencias del encuentro entre dos mundos. También contiene cartografías de los siglos XVIII y XIX que revelan la época de la representación de la Ilustración y el proceso de construcción de la nueva República, destacándose los mapas levantados por la Comisión Corográfica del italiano Agustín Codazzi. La colección se complementa con mapas y planos con diversos temas históricos nacionales y mundiales, como las campañas libertadoras, el canal interoceánico, la navegación del río Amazonas, la guerra colombo-peruana, la construcción de ferrocarriles, concesiones petroleras, guerras napoleónicas, Revolución francesa, circunnavegaciones y mapamundis, entre otros.

Algunas ciudades colombianas ya cuentan con trabajos específicos, tal es el caso del *Atlas histórico de Bogotá. Cartografía. 1791-2007*, publicado por la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Secretaría General, el Archivo de Bogotá, el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural y la Asociación de Amigos del Archivo de Bogotá, el cual compila las cartografías donde se reflejan los continuos cambios a los que ha estado supeditada dicha capital desde la Colonia hasta el presente siglo. También tenemos la *Cartografía de Cartagena de Indias*, analizada por Roberto Luis Jaramillo;

lo mismo que algunos departamentos —como Chocó, Tolima y Magdalena, que tuvieron el apoyo del Banco de la República— hoy cuentan con trabajos de investigación cartográfica.

Sin embargo, revisando la bibliografía sobre investigaciones de Santa Marta que se relacionen con el tema cartográfico, no encontramos trabajos específicos. Ha existido poco interés en el tema, excepto el análisis de la historia urbana que realicé en mi libro *Santa Marta. Urbanismo y Arquitectura, 1525-1975* (publicado en 2016), el cual brinda un contexto político y económico que permite identificar los diferentes momentos históricos, caracterizados por su anomía de los primeros tres siglos y las etéreas economías que amagaron con despegar su desarrollo. Por ello, me propuse desde hace una década a suplir esta carencia, acudiendo a las fuentes documentales que existen en los diferentes archivos y bibliotecas diseminados en nuestro país, como también en los archivos digitales en línea del mundo, para así compilar mapas, planos y vistas de Santa Marta, llegando a recoger más de medio centenar de cartografías, aunque parece que es posible encontrar más cartas refundidas en los archivos europeos. La búsqueda fue dispendiosa, pero valió la pena el esfuerzo: es fascinante descubrir nuevos detalles desconocidos de nuestra historia que están ocultos en ellos y que pueden contribuir a entender nuestra realidad.

Un barrido visual de manera diacrónica a estas cartografías, en los casi cinco siglos de historia urbana de Santa Marta, permite hacer un reconocimiento cualificado al escenario cotidiano donde desarrolló su realidad patri-

monial. Los mapas, planos urbanos y vistas de ciudad de Santa Marta constituyen no solo parte de su patrimonio documental, sino que son una herramienta gráfica, portadora de la memoria testimonial de su evolución, un valioso instrumento donde quedaron registrados los cambios sociales y las dinámicas de su crecimiento y desarrollo. Encierran una variedad de posibilidades para ser analizadas, ya sea histórica, geográfica, político-cultural, semántica, filosófica, estética o discursivamente.

El análisis de cada una de ellas implica el conocimiento riguroso de su realidad histórica en todos sus aspectos, porque de esta manera permite leer de otra forma los escenarios cotidianos y facilita las interpretaciones de una realidad en su lenguaje urbano. Su importancia se traduce como una forma de posesión del territorio, en el cual queda un registro de una época determinada para la historia. Estos documentos son portadores de valiosa información que facilita analizar la erosión costera o ambiental a través del tiempo, claves para trabajos de afectación al medio físico, biológico y socioeconómico, principalmente a sus variables del paisaje. También sirven para la comprensión como medio en la reconstrucción mental de un orden social, pues representan procesos de apropiación, clasificación y jerarquización territorial.

La información que contiene el presente trabajo, además de reunir el valioso acervo cartográfico de la ciudad de Santa Marta, tiene como propósito ofrecer a estudiosos e investigadores el origen de estas cartas urbanas, describir sus rasgos esenciales, analizar sus influencias mutuas y la evolución histórica del territorio, sirviendo

como soporte para estudios de otras disciplinas como la geografía, historia, economía, ambiente, etc. Permite, además, vislumbrar los diferentes avatares históricos que han influenciado su fisonomía y morfología urbana relacionadas con el borde costero a través de un análisis que contiene una línea de tiempo que abarca sus quinientos años de existencia. Es decir, la producción documental realizada por aventureros de distintas nacionalidades e ingenieros militares españoles que pasaron comisionados a esta plaza durante la dominación española, dibujando cartografías portulanas, explorativas, urbanas y militares, así como proyectos militares que nunca se realizaron.

Las reproducciones y adaptaciones cartográficas fueron un hecho común, por lo que existen varias versiones en diferentes idiomas y la traducción de algunos títulos de las cartas o sus toponímicos resultó complicada porque tienen palabras en desuso, como en el caso del francés antiguo o del holandés, aunque, para dejar intacta la sustancia antigua, hemos dejado algunos textos con la ortografía de la época. Ahora bien, todas las cartografías contienen información detallada de la entrada a la bahía, del estado de las fortificaciones, de los caminos a las poblaciones indígenas circunvecinas y de las características relevantes de su entorno terrestre y marítimo. Gran parte de las levantadas en Santa Marta fue elaborada con una representación gráfica de su bahía —donde es imprescindible la presencia de las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta y del río Manzanares— que nos posibilita descubrir esta ciudad con su lenta evolución y parsimoniosa apropiación del territorio. El análisis cartográfico

se realizó tomando en cuenta tanto sus atributos básicos (sitios, toponimia, escalas, proyección y simbolización) como los ocasionales o secundarios (colores, decoración, tamaño, códigos, temática, autores y destinatarios).

La referencia geográfica más importante que aparece en las primeras cartografías fueron los picos nevados de la Sierra Nevada de Santa Marta, que como un faro anunciaban la proximidad a tierra firme y a la puerta de entrada al Nuevo Reino de Granada a través del río Magdalena. Las características de esta zona dotada con un puerto de calado natural de aguas profundas y protegido de los vientos, un río de aguas transparentes que desembocaba en la bahía y un llano ideal para poblar de asiento, permitieron la fundación de esta ciudad que sirvió de cabeza de puente para la conquista de los territorios internos, donde los navíos procedentes de España con destino a otros lugares del litoral tenían la forzosa necesidad de hacer escala. Desde el principio de la época de la conquista española, el puerto de Santa Marta fue utilizado por las compañías españolas para hacer aguada y refrigerio.

La mayoría de las veces sirvió para abastecerse de los elementos necesarios, como agua, leña y bastimentos; y, en varias oportunidades, hasta los enemigos de la Corona española se acercaron a recoger agua del río Manzanares. Los primeros navegantes que elaboraron cartografías portulanas en los siglos XVI, XVII y XVIII, donde aparece Santa Marta, fueron los holandeses Cornelius Wytfliet, Arent Roggeveen y Pieter van der Aa, y los españoles Antonio de Herrera y Miguel Tonel. De la misma época datan las cartografías de exploración, en cuyo grupo tenemos

autores anónimos de nacionalidad española que tuvieron como propósito registrar el camino fluvial a través del río Magdalena y las rutas hacia los pueblos indígenas y otras poblaciones.

Igual existen diversas nacionalidades relacionadas con las vistas de ciudad: española, inglesa y portuguesa, aunque la mayoría son de cartógrafos franceses, elaboradas en la segunda mitad del siglo XVII y comienzos del XVIII, una de ellas afortunadamente firmada por Jean-Baptiste de Gennes. Y de autores españoles tenemos al religioso jesuita Antonio Julián y al geógrafo Joaquín Francisco Fidalgo, que reprodujeron otros autores.

La resistencia indígena y las primeras incursiones de corsarios franceses e ingleses no permitieron el crecimiento del vecindario, alejando toda posibilidad de desarrollo urbano, situación agravada con la exclusión de este puerto en el andamiaje comercial español. La pobreza económica se vio reflejada en su arquitectura y en sus escasas iniciativas de desarrollo urbano; sin embargo, las cartografías urbanas sirvieron para diagnosticar el estado de la ciudad y demostrar con el sondeo de la bahía el favorable puerto ideal para grandes embarcaciones, y también como base para los planes de defensa durante el conflicto anglo-hispano del siglo XVIII. Por ello, la cartografía urbana y militar es la más abundante, y hay muchos autores de nacionalidad española, como los ingenieros militares Antonio de Arévalo, Agustín Iraola, Agustín Crame, José Aparici, Mauricio de Bolívar y Manuel Anguiano; al igual que los aspirantes a pilotos José Cordero, Juan Linares y Juan Curado.

Los cartógrafos franceses también contribuyeron a enriquecer este acervo documental de planos urbanos; a saber, Louis Feuillée, Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville, Berthou, Berquin, Bouchard ingénieurs y Jacques-Nicolas Bellin, cuyos trabajos fueron archivados en el *Dépôt des cartes, plans et journaux de la marine* en París. Además de otros autores que dejaron sus planos sin firmar, como ocurrió con algunas reproducciones inglesas en el siglo XIX. Por otra parte, sorprende que existan cartografías francesas del siglo XVII de estos territorios, cuando aún Francia era una nación rival de España, pues solo realizarían una alianza por lazos de sangre a comienzos del siglo XVIII, y la casa Borbón ocupa el trono español después de la Guerra de Sucesión Española. Luego, a mediados del siglo XIX, fueron los ingleses quienes reprodujeron muchas cartografías de autores españoles, siendo elaboradas conforme al *According to Act of Parliament by Capt. Hurd R. N. Hydrographer to the Admiralty*. Empezando el siglo XX concurren los estadounidenses a levantar cartografías urbanas y náuticas de Santa Marta, como las elaboradas por J. K. Gillies, Griffith Taylor y Oswald R. Buckle, donde detallan minuciosamente los sitios y toponímicos de la ciudad, ya influenciada por la construcción del ferrocarril y la economía del banano, manejada por la United Fruit Company.

El libro cierra con las utopías castrenses que pretendieron fortificar la ciudad a la manera de los territorios de Flandes (actualmente Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo) con el sistema de la fortificación moderna permanente abaluartada, basada en baluartes, cortinas de murallas, fosos y

revellines, como aquel proyecto defensivo del capitán Sebastián Fernández de Gamboa, que en el siglo XVII propuso un frente de muralla desde el puerto hasta la desembocadura del río Manzanares. Dos propuestas de convertirla en un recinto fortificado de traza pentagonal quedaron en el papel, planteadas por Berquin, Bouchard ingénieurs y la otra por Jacques-Nicolas Bellin, ambas en el siglo XVIII. Ambas resultaron siendo costosas fantasías para una población pequeña y pobre, donde era impensable que España invirtiera recursos en un puerto que no contribuía a engrosar con grandes caudales a la Real Hacienda.

Por último, mis agradecimientos a las fuentes primarias que hicieron posible esta colección, destacando al Depósito Hidrográfico de Madrid y al *Dépôt des cartes, plans et journaux de la marine* en París (Depósito de mapas y planos de la Marina) y los siguientes archivos: Archivo General de la Nación de Bogotá, Archivo General de Indias de Sevilla, Archivo General Militar de Madrid, Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico de España, *British Library* de Londres, Biblioteca Nacional de España, *Bibliothèque Nationale* de France, Biblioteca Nacional de Portugal, *David Rumsey Map Collection* de Estados Unidos, *Library of Congress* de Estados Unidos, Servicio Geográfico del Ejército de Madrid y Servicio Histórico Militar de Madrid.

No pretendo que este libro sea una simple colección de cincuenta y nueve cartografías de lujo; todo lo contrario, anhelo que sea útil y procuro ponerlas en contexto en el hilo de la historia mediante un análisis cartográfico destacando lo que gráficamente representan: su estado en la fecha de elaboración, las aspiraciones de mejoras urbanas, los hitos o edificios importantes que posibilitan apreciar la transformación a través del tiempo; así como también entender los daños ambientales y los cambios sociales experimentados en su evolución urbana y hacerlos visibles en una época importante para la ciudad de Santa Marta en el Quinto Centenario de su fundación, donde están consignados muchos momentos históricos y toponímicos desaparecidos: fuentes ideales para el conocimiento de las futuras generaciones donde el recuerdo de la infancia llora.

Álvaro Ospino Valiente

Arquitecto

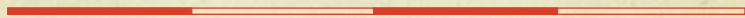
Presidente de la Academia de Historia del Magdalena (2018-2025)

Miembro de la Comisión Preparatoria del Quinto Centenario de la Fundación de Santa Marta



Capítulo I

La cartografía como instrumento de reconocimiento y posesión territorial



Debemos tener en cuenta dos características de los mapas. Un mapa es el territorio que representa, pero, si es correcto, tiene una estructura similar a la del territorio, lo que explica su utilidad.

Alfred Korzybski

Descubrimientos geográficos y la tecnología en la cartografía

Para los europeos, el descubrimiento del territorio americano abrió un capítulo en el ejercicio de la cartografía que se prolongó hasta el siglo XIX, coincidente con la época cumbre de los avances tecnológicos y astronómicos que mejoraron sustancialmente esta última disciplina e intensificaron la navegación exploratoria de nuevos litorales. Los primeros navegantes provenientes del Viejo Mundo identificaron los lugares libres de arrecifes o riesgo natural, los puertos seguros para desembarcos, asegurándose de que contarán con la presencia de agua, alimentos y leña, antesala para el siguiente paso que consistiría en la conquista de toda el área continental del Nuevo Mundo.

Este hito histórico fue un episodio más en la competición emprendida por españoles y portugueses en el último tercio del siglo XV. Los marinos, en general, trazaban las cartas portulanas situando las costas y aportando muchas referencias útiles para la navegación. Astrónomos y cosmógrafos confeccionaron tablas de coordenadas, fabricaron y perfeccionaron instrumentos, idearon nuevas formas de representar el mundo. Las innovaciones tecnológicas en la construcción naval, junto con las nue-

vas herramientas y técnicas de navegación, provocaron el abandono de la navegación de cabotaje, ya que este eficaz método costero en el mar Mediterráneo resultaba inservible para surcar un nuevo mar abierto y desconocido.

España, al igual que otros imperios coloniales europeos, requería de la cartografía para registrar los descubrimientos geográficos y su expansión ultramarina. Los mapas, valiosos manuscritos de exploradores, navegantes y cosmógrafos al servicio de la monarquía que contenían toda información geoestratégica del Nuevo Mundo, fueron censurados. Consignar las rutas de navegación con la geografía en el papel se constituyó en un asunto de Estado que sirvió para fines militares y se consideraron materiales secretos porque de ello dependía la seguridad del territorio. De hecho, existían normas de sigilo para los navegantes por el riesgo de que esta información ilustrada cayera en manos del enemigo.

Las pocas cartografías autorizadas para conocimiento público se imprimieron en los Países Bajos, territorio español en dicha época. Con la asunción al trono español de Felipe III, en 1598, se flexibilizó esta medida, contrarrestando versiones de contenidos publicados en diferentes obras, como *Les Grands Voyages* de Theodore de Bry. En aquel momento los atlas salían a la luz pública en cantidad limitada

y las cartas marinas se destruían constantemente por su uso durante los viajes, o de manera intencional cuando se publicaba una versión actualizada que permitía ajustar importantes detalles de la geografía.

Durante esta época se produjo en Europa una serie de acontecimientos que marcó el verdadero renacimiento de la cartografía, así como el cambio de mentalidad de la sociedad hacia el conocimiento científico y cultural. En ese contexto se recuperaron las obras antiguas existentes del astrónomo, matemático y geógrafo greco-egipcio Claudio Ptolomeo. A ello se sumaron avances tecnológicos como el desarrollo de la imprenta, el grabado, la construcción naval, el perfeccionamiento de aparatos de navegación, etc., que facilitaron la obtención de datos geográficos y la reproducción rápida y precisa de documentación a gran escala. Por su parte, la consolidación de grandes estados nacionales con capacidad para financiar y llevar a cabo grandes expediciones permitió realizar importantes descubrimientos geográficos en los que personajes como Cristóbal Colón, Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano tuvieron un papel relevante.

La colonización española de los territorios de ultramar se inició en la primera mitad del siglo XVI y desencadenó la configuración de la geografía a partir de las cartas de navegación. La segunda mitad de ese siglo sirvió para que los holandeses tomaran importancia comercial y crearan talleres de impresión de mapas con reconocida calidad en Europa. Se destacaron en esta época la escuela de Sagres en Portugal —que representó en el papel con gran exactitud las costas de África y del océano Índico—

y la escuela de Sevilla —donde se elaboraron importantes mapas de América, revelando las nuevas fundaciones de ciudades y del océano Pacífico—.

El cartógrafo español Juan de la Cosa es el primero en dibujar las costas americanas en su *Carta universal*, en 1500. Siete años después aparecería el nombre «América» en un mapa elaborado por el cosmógrafo alemán Martin Waldseemüller, debido a que el descubrimiento del Nuevo Mundo fue atribuido a Américo Vespucio. Esta gran cartografía se dibujó usando una proyección cónica distorsionada, tiene paralelos y meridianos, y en ella aparece Claudio Ptolomeo homenajeado.

En 1503, España crea la Casa de Contratación en Sevilla que, entre otras funciones, se encargaría de la gestión cartográfica de los territorios recién descubiertos. Cinco años después se funda la Cátedra de Arte de Navegación y Cosmografía para formar a los futuros navegantes, y se abre oficialmente el taller cartográfico de dicha institución. Ese mismo año, los Reyes Católicos crearon el cargo de Piloto Mayor y la figura de Padrón Real, el primer y único modelo cartográfico del Imperio español, siendo nombrado Américo Vespucio para enseñar las reglas básicas de la navegación a los pilotos de la Carrera de Indias. Al mismo tiempo, se publica un mapa de América del Sur donde aparecen Colombia y Venezuela; y tres años después sale al público una cartografía titulada *Mundus Novus*, cuyo autor permanece en el anonimato.

La unión de la más avanzada tecnología de reproducción existente de la época y los conocimientos adecuados sobre cartografía, basados en la proyección de Mercator,

permitieron la elaboración de innumerables mapas con bastante precisión y variedad de funciones. Diego Ribero, un cartógrafo portugués al servicio de España, utilizando información de los navegantes Magallanes, Elcano y Gómez, dibuja el primer mapamundi científico en 1527, conocido como Padrón Real y el cual revela la extensión del océano Pacífico, las costas americanas y la demarcación del Tratado de Tordesillas: el acuerdo territorial marítimo entre España y Portugal. Luego, Abraham Ortelius saca al público el *Theatrum Orbis Terrarum*, el primer atlas moderno.

El monarca Felipe II había instaurado el monopolio comercial a favor de España y trató de esconder las rutas interoceánicas entre ambos mundos. Los holandeses se resistieron a estas medidas creando una compañía de comercio en 1602, entre las muchas que se fundaron con el propósito de adelantar actividades comerciales, intensificadas simultáneamente con el desarrollo de los talleres de levantamientos cartográficos y grabados, y convirtiéndose en el centro de producción de mapas a nivel europeo. No obstante, por conflictos políticos surgidos en la década de 1620, las Provincias Unidas de los Países Bajos apoyaron la actividad de corsarios neerlandeses para que estos atacaran las rutas mercantiles ibéricas con el Nuevo Mundo y elaboraron distintos planes para la toma de posesión de algunos territorios españoles y portugueses en América.

Etapas de la representación cartográfica de Santa Marta

La representación cartográfica de Santa Marta evidencia varias etapas, caracterizadas por la forma de elaboración

de los documentos que evolucionaron produciendo diferentes modelos con lenguaje propio y técnicas peculiares. Las dos primeras las identificamos entre los siglos XVI y XVII, época de conquista y aseguramiento de la posesión territorial; nos referimos a la cartografía portulana y de exploración, elaborada por navegantes y geógrafos, que se particulariza por los esquemas o croquis a mano alzada demasiado desproporcionados, revelan las rutas hacia los territorios internos o sementeras indígenas, y también la ubicación de los puertos marítimos, hecho que se repite con las vistas de ciudad finalizando el siglo XVII y despuntando el XVIII, su gran mayoría aportada por la escuela cartográfica francesa. Una de las limitantes de algunos de estos ejemplares para su análisis es la carencia del nombre de su autor y la fecha de elaboración, realizadas por la observación personal de algún funcionario al servicio de la Corona española o de algún personaje ajeno al contexto.

Identificamos una tercera etapa entre el siglo XVIII y comienzos del XIX —cuando termina la dominación española—, denominada cartografía de corte o gabinete. Parte de las elaboradas durante el siglo XVIII se dibujaron a partir de levantamientos anteriores, donde los errores y desviaciones de la realidad física del territorio son acumulados y frecuentes. Luego, la experiencia adquirida por los ingenieros militares al servicio de la Corona española permitió corregir datos, ubicaciones y formas geográficas, todos asociados a la cartografía náutica y de seguridad durante el conflicto anglo-hispano, época de interés secuencial por las plantas urbanas, el reconocimiento batimétrico del puerto y su relación con la topografía militar urbana.

Además de los continuos reconocimientos urbanos y planes de defensa de la ciudad-puerto, ordenados por la monarquía en prevención de la guerra, se perfeccionan las cartografías urbanas, revelando el conjunto toponímico de su territorio, básicas para el planteamiento de los proyectos de fortificación por cartógrafos franceses, aplicados al recinto fortificado que se constituyen en lo que denominamos utopías castrenses.

Una cuarta etapa es la cartografía científica de los siglos XI y XX, que coincide temporalmente en sus inicios con la anterior, pero se diferencia por la utilización de observaciones astronómicas y mediciones geodésicas rigurosas para la elaboración precisa de mapas y planos. Los primeros trabajos son eminentemente ingleses, consecuencia del giro que dio la nueva Nación al abrirse al resto de Europa, luego de la independencia. Un segundo momento surgiría en el siglo pasado con las cartas levantadas por funcionarios estadounidenses vinculados al ferrocarril o la industria bananera, y posteriormente por el gobierno colombiano a través del Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Los cartógrafos holandeses

El cartógrafo Willem Janszoon Blaeu (1571-1638), alumno del astrónomo danés Tycho Brahe, fue uno de los representantes más importante de la «edad dorada holandesa», autor de una de las series de atlas más valiosos de su época: *Theatrum orbis terrarum sive Atlas novus in quo tabulae et descriptiones omnium regionum* y también el jefe hidrógrafo de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, que tenía el monopolio del comercio de esclavos entre África y América. Por su parte, el flamenco Gerard Kremer, conocido como Gerardo Mercator, estuvo activo durante los reinados de Carlos I, Carlos V y Felipe II, cuando Flandes pertenecía a la Corona española y los mapas eran secretos, dada su importancia geoestratégica militar.

De la misma manera, Jean-Baptiste Colbert, asesor del rey Luis XIV, buscaba la forma de realizar mapas precisos de Francia, algo que a la postre le permitió fundar la Académie Royale des Sciences en 1666. Y también de la época de los planos portulanos de los siglos XVI y XVII tenemos autores holandeses como Cornelius Wytfliet¹, Arent Roggeveen², Pieter van der Aa³ y el cronista español Antonio de Herrera y Tordesillas⁴, que dejaron una importante información documental referente a los puertos del Caribe colombiano.

- 1 Cornelius Wytfliet o Cornelis van Wytfliet, geógrafo holandés, conocido por producir el primer atlas de las Américas. Murió un poco después de 1597, cuando publicó su *Descriptionis Ptolemaicae Augmentum*, una obra que agregó nuevos descubrimientos a la descripción del mundo de Ptolomeo.
- 2 Arent Roggeveen, agrimensor, matemático y poeta holandés, fue profesor de navegación en Middelburg, donde trabajó para compañías de navegación y ayudó a conservar colecciones de manuscritos y gráficos hidrográficos, incluyendo los puertos españoles del Nuevo Mundo.
- 3 Pieter van der Aa (1659-1733), cartógrafo y editor holandés. Se recuerda como uno de los compiladores más productivos de los primeros viajes de los siglos XV, XVI y XVII, ante todo ilustrando territorios poco conocidos. Fue editor de varios libros ilustrados, pero es reconocido por su voluminosa producción de mapas y atlas, como la Colección de los viajes más memorables en las Indias Orientales y Occidentales (1707) y editor de la obra *Les delices de l'Espagne et du Portugal* (1715) del autor Juan Álvarez de Colmenar.
- 4 Antonio de Herrera y Tordesillas (1549-1626), fue nombrado Cronista Mayor de Castilla y de Indias durante los reinados de Felipe II y Felipe III, encargado de soportar la historia del Siglo de Oro español, insertó un mapa de la audiencia del Nuevo Reino en su obra *Descripción de las Indias Occidentales*.

- 5 Jacques-Nicolas Bellin (1703-1772). Geógrafo y cartógrafo francés, fue nombrado hidrógrafo de la Marina Militar de Francia a la edad de 18 años, convirtiéndose a los 38 años en el primer *Ingenieur de la Marine* responsable del Depósito de mapas y planos de la Marina, y oficial hidrográfico del rey de Francia, Luis XV. Produjo una gran cantidad de mapas de Francia y sus posesiones en América, como también de los mares del mundo.
- 6 Nicolás Sanson d'Abbeville (1600-1667). Cartógrafo e historiador. Fue ministro de Estado de Luis XIII y publicó su primer mapa *Postes de France* en 1632.
- 7 Louis Éconches Feuillée (1660-1732). Explorador, astrónomo, geógrafo y botánico. Fue enviado a determinar las posiciones geográficas de varios puertos marítimos y ciudades por el rey Luis XIV de Francia, de quien recibió años después el título de «matemático real». Realizó un magnífico trabajo que le abrió la oportunidad de un viaje similar a las Antillas en 1703. Al siguiente año, una enfermedad retrasó su viaje, pero ya recuperado logró hacer su recorrido a lo largo de la costa norte de América del Sur, consignando observaciones en numerosos puertos. Ganó prestigio, siendo premiado con otro viaje más extenso a lo largo de la costa occidental de América del Sur para continuar sus observaciones.
- 8 Jean Baptiste Bourguignon d'Anville (1697-1782). Cartógrafo francés que se desempeñó como geógrafo ordinario del rey Luis XV en 1719, siendo autor de numerosas cartografías. Logró organizar una importante colección de manuscritos con nueve mil volúmenes adquiridos por Luis XVI en 1779, que reposan en el Departamento de Mapas y Planos de la Biblioteca Nacional de España. En 1754 fue elegido miembro de la Academia de las inscripciones y lenguas antiguas, y en 1773 de la Academia de Ciencias de Francia. La característica más sobresaliente de sus cartografías es que solamente representaba los elementos que podían ser demostrados, dejando en blanco aquellas áreas donde no obtenía información precisa.
- 9 Muy poco se sabe de este personaje, pero aparece referenciado como autor de varios mapas.
- 10 No se ha podido establecer referencia biográfica, tampoco si fue una sociedad de ingenieros.
- 11 Jean-Baptiste de Gennes (1656-1705). Realizó estudios en la Armada Naval obteniendo el grado de teniente de fragata en 1680, año en que participó en una expedición para estudiar las costas de España, llegando a territorio americano y donde levantó su conocida vista de Santa Marta. Quince años después, propuso establecer una base de su país en la costa del Perú para apoderarse de las minas de plata. Fue gobernador de la isla de San Cristóbal, pero su rendición ante los ingleses le produjo encarcelamiento y acusación de traición.
- 12 Inscripción en el mapa: «Juan de la Cosa la hizo en el puerto de S: mã en año de 1500».

Los cartógrafos franceses

Los franceses se preocuparon por conservar las colecciones cartográficas finalizando el siglo XVII. Luego, en 1720, crean en París el Depósito de Mapas y Planos de la Marina que confían a un joven cartógrafo, Jacques-Nicolas Bellin⁵, que ejercerá ese cargo por más de medio siglo. Su misión pasó de la preservación documental a producir cartas náuticas, hasta que el rey Luis XV terminó por darle el monopolio. Mientras eso sucedía, cartógrafos ingleses como Thomas Jefferys, eran comisionados por el monarca británico para levantar cartas geográficas de las costas norteamericanas. A mediados de esa centuria, la casa Covens y Mortier se constituyó en una de las mejores editoriales cartográficas de Europa por la calidad de sus trabajos.

Finalizando el siglo XVII y en la primera mitad del XVIII, las colonias españolas en América recibieron visitas de científicos franceses que no solo sirvieron como asesores filantrópicos no oficiales, sino como espías. Algunas cartas de mediados del siglo XVIII son reproducciones que contienen las mismas imprecisiones geográficas de cartas anteriores, pues fueron varios los cartógrafos franceses, como Nicolás Sansón d'Abbeville⁶, Louis Feuillée⁷, Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville⁸, Berthou⁹, Berquin, Bouchard ingénieurs¹⁰ y Jacques-Nicolas Bellin los que realizaron manuscritos cartográficos de Santa Marta. Tanto plantas urbanas como vistas de ciudad, cuyas siluetas en unas o emplazadas en otras representan el pequeño poblado que ocupa todo el llano del hemisferio formado por las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta, resultan un cuadro desproporcionado. La mayoría son anónimas y permanecen archivadas en la División 7 del portafolio 161 del Servicio Hidrográfico y Oceánico de la Marina, la única firmada es de Jean-Baptiste de Gennes¹¹.

El primer mapa de América, elaborado por Juan de la Cosa en 1500

Los antecedentes de la cartografía española están inscritos en los viajes de navegantes catalanes del siglo XIII, que dejaron un valioso acervo documental sobre la geografía del Viejo Mundo. Pero es la *Carta universal* del explorador y cartógrafo español Juan de la Cosa, elaborada en el puerto de Santa María (Cádiz) en 1500¹² y conservada en el Museo Naval de Madrid, la que podemos considerar como el antecedente de la cartografía

española y donde aparecen trazadas por primera vez las costas americanas. Fue elaborada para mostrar los nuevos descubrimientos a los Reyes Católicos, la extensión de su imperio ultramarino y las conquistas llevadas a cabo por otras potencias europeas rivales. Contiene información procedente de los viajes realizados por Colón (en 1492, 1493 y 1498), Alonso de Ojeda, Vicente Yáñez Pinzón, Juan Caboto y Pedro Álvares Cabral, y por los portugueses Bartolomeu Dias y Vasco da Gama.

Es la primera representación cartográfica que se conserva donde aparece el continente americano y parte del Viejo Mundo, pionera en registrar la geografía costera, configurando las tierras recién descubiertas por España y siendo la esencia de los primeros manuscritos cartográficos. Este mapamundi de Juan de la Cosa —que realmente es una carta náutica o manuscrito portulano de la escuela mallorquina— es admirado por la riqueza ornamental que aparece dibujada sobre dos pergaminos de piel de ternera cocidos sobre lienzo. Presenta un alto contenido decorativo e iconográfico; muestra los ríos, puertos, núcleos poblacionales y toponímicos recientes, así como dibujos de embarcaciones, banderas y representaciones de los Reyes africanos y de los Reyes Magos de Asia, o de personajes mitológicos y legendarios como el Preste Juan. También incluye una rosa de los vientos situada en el Atlántico que muestra en su interior una representación de la Virgen María y del Niño. En la parte superior del mapa se encuentra un recuadro con la imagen de san Cristóbal como referencia a Cristóbal Colón, cubriendo la zona donde debería estar Centroamérica. El territorio

de Cuba se representa como una isla, en contra de la opinión de Colón que la consideraba una península de Asia.

Respecto a la costa colombiana, el mapa señala los siguientes accidentes geográficos: el monte de Santa Eufemia, Sota de los Ciervos, cabo de la Vela, Aguada, Lago, Almadraba y cabo de Espera. El mapa está cubierto por un entramado de líneas que forman la red de rumbos, indispensable como guía en la navegación; registra dos líneas paralelas que se relacionan con el Ecuador y el Trópico de Cáncer, cortadas por una perpendicular que representaría el meridiano de las islas Azores y que algunos coinciden en simbolizar como la división geográfica entre España y Portugal, resultante del Tratado de Tordesillas.

De la Cosa, como propietario y maestro de la nave *La Santa María*, había acompañado a Cristóbal Colón en dos de sus viajes al Nuevo Mundo, y además participó como piloto mayor y cartógrafo del viaje realizado por el navegante y conquistador español Alonso de Ojeda, quien vino acompañado de Américo Vespucio en calidad de cosmógrafo de la expedición en 1499, haciendo parte de los llamados viajes menores o viajes andaluces, apoyados por España tras la caída del monopolio de Colón. Ojeda nombró varios lugares y accidentes geográficos de La Guajira que encontró durante el recorrido por la costa en 1499; a saber, cabo de la Espera (tal vez punta Espada); Almadraba, que es un lugar para la pesca de atunes; Lago, una playa de aguas tranquilas que bien puede ser la bahía de Portete o bahía Honda; Aguada, el sitio en el que las carabelas hicieron agua por causa de la broma o teredo, el terrible gusano destructor de la madera de las embarcaciones; y el cabo de

la Vela, donde permaneció siete semanas, hizo la medición del meridiano, el primero en el hemisferio occidental, entrando nuestro país en la historia de la geografía universal.

El viaje de Rodrigo de Bastidas y Juan de la Cosa

El español Rodrigo de Bastidas fue protagonista del 4° Viaje Menor y a quien los Reyes Católicos habían dado autorización el 5 de junio de 1500 para «ir a descubrir tierras en la región de Gracia o Paria»; es decir, se le concedió licencia para declarar islas o tierras no visitadas por Cristóbal Colón u otros navegantes, así como tierras no pertenecientes a Portugal, infringiéndose las Capitulaciones convenidas con Colón. Una vez fue convertido en armador y empresario de negocios en las Indias Occidentales, partió de Sevilla con dos carabelas bien armadas. Pocos días después llega a Cádiz, en octubre de 1500, acompañado por Juan de Ledesma y Juan Rodríguez, y asesorado por el piloto y cartógrafo Juan de la Cosa. También formaron parte de esa expedición Andrés Morales y Vasco Núñez de Balboa.

Navegaron hacia las islas Canarias siguiendo el rumbo hacia la región conocida por Alonso de Ojeda con anterioridad. Recorrieron el actual litoral Caribe colombiano desde el cabo de la Vela hasta el golfo Dulce de Urabá, asignando a su paso un nombre para cada accidente geográfico. A la mitad de su recorrido, hacia el mes de julio de 1501, se detuvieron en una hermosa bahía de dilatadas playas, seguro surgidero en donde desembocaba un río de aguas cristalinas y a la cual Rodrigo de Bastidas dio

por nombre Santa Marta, denominación que se hizo extensiva a todo el territorio, conocido años después como la provincia de Santa Marta, cuyos límites abarcaban desde el cabo de la Vela hasta el río Grande de la Magdalena.

Más tarde, por Real Cédula del 22 de diciembre de 1521, se le otorgó la gobernación de este territorio a Bastidas, pero no pudo cumplir por su grave situación económica y la falta de personal. Pero los reyes españoles le reiteraron la necesidad de poblar en Tierra Firme con una nueva Capitulación firmada el 6 de noviembre de 1524 en Valladolid. Su Majestad Carlos I, lo designa «capitán vitalicio y adelantado de la Provincia y Puerto de Santa Marta», autorizándolo para que viniera a poblarla. Entre sus principales disposiciones estaba asentar una población, construir una fortaleza para ocho soldados y dotarla con cuatro bombardas en los siguientes dos años. Específicamente, le ordenaban traer por lo menos cincuenta vecinos —de los cuales quince estuvieran casados y vinieran acompañados de sus mujeres— y se le facultaba para repartir los solares, aguas y tierras a los pobladores durante un tiempo de seis años. Asimismo, le otorgaban la exención de alcabalas y la reducción de diezmos sobre las riquezas; se le autorizaba explotar la pesquería de perlas, el corte de palo de Brasil y guayacán, y fabricar navíos; tenía permiso para el sometimiento de los indígenas y de llevar doscientas vacas, trescientos puercos, veinticinco yeguas y otros animales de cría, con el firme propósito de establecer la actividad agropecuaria; y por último, se le permitía ejercer el comercio, aspecto importante para la subsistencia del nuevo asentamiento.

La creación de las academias del arte militar en España

La aparición de la ingeniería militar en América se inicia en el siglo XVI con las políticas de defensa territorial de España impuestas por Carlos I y Felipe II. Un desfile de ingenieros militares trabajó nutridamente, sobre todo en el área del Caribe y en algunos puntos del litoral suramericano, amenazado principalmente por franceses, ingleses y holandeses. Muchos pasaron a laborar en las ciudades de los territorios internos donde levantaron parte del patrimonio arquitectónico heredado de la dominación española, especialmente las obras civiles y religiosas.

Por disposición de Felipe II, se crea en España la Academia de Mathematicas y Arquitectura Civil y Militar en 1582, que abrió sus puertas bajo la dirección de Juan de Herrera y dio lugar a que ilustres ingenieros y tratadistas de la nueva tendencia renacentista italiana, como Tiburcio Spannocchi y los hermanos Ferrufino, se reunieran con ingenieros españoles como Scriva y uno de los mejores tratadistas de la época, el capitán Cristóbal de Rojas¹³, imponiendo la base de la fortificación clasista con esencia hispana, plasmada en las fortificaciones hispanoamericanas por sus aventajados discípulos durante los periodos renacentista y barroco de la fortificación moderna permanente abaluartada. Su propósito era formar ingenieros con amplios conocimientos en todas las ramas de las matemáticas, la geometría, la física y la química; en la cosmografía que se dividía en astronomía y geografía; en la arquitectura civil y militar; y en náutica, hidráulica y artillería. Le siguió la Academia Real y Militar del Exerci-

to de los Países Bajos de Bruselas, fundada por Sebastián Fernández de Medrano en 1675 y considerada como una de las mejores en la teoría de la fortificación moderna permanente abaluartada, que transmitiría las enseñanzas a sus discípulos franceses como el gran maestro Sébastien Le Preste, marqués de Vauban. Igualmente surge la Escuela de Palas, creada por el marqués de Leganés.

Los fallecimientos de Fernández de Medrano en 1705 y de Le Preste en 1707, cuando los Borbones estaban instalados en la monarquía española, hicieron confluir las dos vertientes de las escuelas de fortificación que unían el empirismo del oficio con la creatividad y el complejo manejo de unas actuaciones que habían puesto a Francia en la vanguardia de las escuelas europeas de fortificación¹⁴. La presencia de ingenieros militares franceses en Barcelona a comienzos del siglo XVIII fue concretamente un aporte esencial a la organización del Real Cuerpo de Ingenieros de España. Un discípulo de la Academia Real del Exército de los Países Bajos, el flamenco e ingeniero general de los ejércitos reales de Felipe V, don Jorge Próspero de Verboom¹⁵, funda en Barcelona la Real Academia Militar de Mathematicas en 1710, donde se formó la gran mayoría de ingenieros militares que pasaron en el siglo XVIII a las plazas y fortificaciones en América.

Esta academia, luego de su cierre por diez años, reinicia actividades bajo la dirección de Mateo Calabro, con un plan de estudios que contemplaba la enseñanza de matemáticas puras (aritmética, geometría, álgebra y trigonometría) y matemáticas mixtas (hidráulica, arquitectura civil y militar, pirotecnia y artillería, óptica,

- ¹³ Cristóbal de Rojas. Tratadista del arte militar, autor de *Teoría y práctica de la fortificación, conforme las medidas y defensas de estos tiempos repartida en tres partes, por el capitán Cristóbal de Rojas, ingeniero del rey nuestro señor* (Madrid: Imprenta de Luis Sánchez, 1598).
- ¹⁴ Ramón Gutiérrez, *Ingenieros militares en Sudamérica. Siglo XVIII*. IV (Madrid: Congreso de Castellología, 7, 8 y 9 de marzo de 2012), pág. 2.
- ¹⁵ Jorge Próspero de Verboom (1665-1744). Noble e ingeniero militar español de origen flamenco, capitán general y fundador del Real Cuerpo de Ingenieros aprobado por Real Decreto de Felipe V del 17 de abril de 1711. El rey Felipe V le concedió el título de marqués de Verboom.

perspectiva, catóptrica, dióptrica, meteoros, astronomía, geografía, náutica y gnomónica), y topografía, con una lección extraordinaria dedicada a la esfera terrestre. Además, había que compatibilizar la formación científica y militar, la teórica y la práctica, e incluía, en los primeros años, la formación de cadetes de diferentes armas y cuerpos (infantería, artillería e ingenieros). Pedro de Lucuze toma su dirección en 1739, cuando aprobarían las líneas de acción planteadas con un nuevo diseño curricular, gracias a la experiencia acumulada en la década anterior con los cursos que dictaba su antecesor; ellos fueron también los primeros tratadistas españoles en crear textos que servirían de manuales a los discípulos.

En 1751, una reforma a los métodos y procedimientos de enseñanza consolidó a este centro de formación como el más moderno en términos de estructuración curricular, donde muchos estudiantes de otras academias iban a concluir sus estudios de especialización; casi todos los ingenieros que llegaron a América durante el siglo XVIII habían pasados por sus aulas. Ese mismo año se intentó avanzar en la especialización con la creación de las Escuelas Teóricas de Artillería de Barcelona y Cádiz; con ello, las Academias de Barcelona, Orán y Ceuta quedaron exclusivamente para ingenieros. La redacción de nuevos textos y la mejora de la formación científica militar fue uno de los objetivos de la Sociedad Militar de Matemáticas, fundada en Madrid en 1756, siendo el conde de Aranda director general de Artillería e Ingenieros. El monarca Carlos III acometió reformas militares de gran ambición que se plasmaron en las *Ordenanzas Militares* de 1768.

En territorio colombiano se tiene conocimiento de la Escuela de Matemáticas y Práctica de América, fundada en 1725 por el ingeniero militar Juan de Herrera y Sotomayor en Cartagena, y considerada como decisiva en el adiestramiento académico de los ilustres personajes creadores del perfil castrense de dicha plaza. Su director argumentaba que esta institución era necesaria para albergar a tantos «jóvenes que vagan por la ciudad sin ejercicio alguno ni diversión honesta»¹⁶.

Los cartógrafos españoles del siglo XVIII

Los planos urbanos han sido uno de los campos de la actividad cartográfica que ha experimentado un mayor desarrollo en Europa desde mediados del siglo XV. En España, esta actividad empezaría a desarrollarse con fuerza a finales del siglo XVI. La creación del Real Cuerpo de Ingenieros Militares, por el monarca Felipe V en 1710, empezó a consolidar esta labor que fue sostenida con los levantamientos urbanos en los territorios de ultramar.

El comienzo de la cartografía moderna aparece en el siglo XVII. El geógrafo alemán Bernhardus Varenius, considerado el fundador de la geografía científica por estudiar la conexión casual de los hechos geográficos, publica su *Geografía general* en 1659, adoptando nuevas ideas y sin enfoque religioso. Los avances en matemáticas y astronomía en el siglo XVIII, entre ellos los formulados por Isaac Newton, permitieron determinar la latitud con precisión de un grado perfecto, estimulando de forma radical el desarrollo de la cartografía. Los movimientos de los planetas y otros cuerpos celestes se calculaban con

¹⁶ Carta de D. Juan de Herrera a D. José Patiño (Santa Fe: Archivo General de Indias).

exactitud, facilitando las predicciones, aunado al perfeccionamiento en los instrumentos de medición utilizados en estas labores y que se fueron desplazando progresivamente; así, los cartógrafos tenían disponibilidad de realizar trabajos precisos de triangulación.

Durante el siglo XVIII, con Francia aliada a España, la cartografía española estuvo influenciada por la escuela francesa, que lideraba la reforma cartográfica desde la Real Academia de Ciencias de París, donde se buscaba exactitud en la medición de la longitud terrestre, calculando los arcos de la Tierra en la línea ecuatorial, puesta en práctica con la Expedición Geodésica a la Real Audiencia de Quito, realizada entre 1736 y 1743. Empresa científica dirigida por Charles-Marie de La Condamine, Louis Godin, Pierre Bouguer y los españoles Antonio de Ulloa «el militar tranquilo» y Jorge Juan de Ulloa¹⁷ «el marino ilustrado», fundador del Real Observatorio Astronómico de Cádiz.

Se buscaba mejorar un mayor incremento en la exactitud terrestre, gracias a los nuevos adelantos de la ciencia astronómica, brillando los trabajos de cartógrafos como Robert de Vaugondy, Jean-Baptiste Nolin, Guillaume Delisle y otros. Ellos, ayudados por muy diversas técnicas, dejan de lado la elaboración artística para abordar una producción más científica y funcional. En esta época aparecen conceptos tan importantes como las curvas de nivel, y se desarrollan y perfeccionan aparatos como el sextante, el cronómetro y el teodolito, entre muchos otros. También se llevan a cabo grandes expediciones con fines únicamente científicos, financiados y avalados por organismos públicos y privados.

Las reformas borbónicas emprendieron un ambicioso proyecto de organización territorial; a saber, el establecimiento del catastro, la uniformización del mapa interior aduanero y la racionalización de la división administrativa de algunos de sus territorios, pero se enfrentaron a un grave problema: la falta de un mapa general de la Península y de las posesiones de ultramar. El gran desarrollo experimentado por la cartografía hidrográfica española, tanto en las costas peninsulares como en las americanas desde 1780 y especialmente por los trabajos hidrográficos realizados en las expediciones científicas de Alessandro Malaspina y de otros marinos españoles, contribuyó a formar un amplio panorama del Imperio español.

De la misma forma, a finales del siglo XVIII, el movimiento científico ilustrado se desarrolló de tal manera en la Marina española que motivó la creación y puesta al día de varias instituciones científicas para la enseñanza y adecuación del personal a las nuevas exigencias técnicas de la navegación. Uno de ellos fue el Depósito Hidrográfico, que abrió sus puertas en 1789 para recoger, grabar, estampar y vender las cartas de las costas de España, elaboradas por Vicente Tofiño de San Miguel para el *Atlas marítimo de España*.

Luego, por Real Orden del 18 de diciembre de 1797, se crea la Dirección de Trabajos Hidrográficos, servicio de la Dirección General de la Armada en conexión con el Observatorio Astronómico de Marina y la Comandancia General del Cuerpo de Pilotos, que se constituiría en el centro cartográfico desde donde marinos —como José Espositiva y Tello y Felipe Bauzá— realizaron sus propuestas

¹⁷ Jorge Juan y Santacilla (1716-1773) y Antonio de Ulloa (1716-1795). Marinos y científicos españoles que abrieron la etapa más brillante de las expediciones científicas de la ilustración y formaron parte de la expedición hispano-francesa (1735-1746).

de levantamiento del Mapa de España. Asimismo, en 1796, el reformista Manuel Godoy, favorito y primer ministro de Carlos IV entre 1792 y 1798, noble y político español, alcanzó a crear el Cuerpo de Ingenieros Cosmógrafos de Estado y del Real Observatorio, entidad encargada de realizar la *Carta geométrica del Reino*, pero problemas políticos obligaron a disolverlo en 1804. La sublevación de estos territorios contra el gobierno español frenó la marcha de estos proyectos reformistas, especialmente los cartográficos, que estaban en plena producción para dicha época.

Hoy día existe el Servicio de Cartografía de la Biblioteca Nacional de España, que tiene su base documental originaria en los fondos procedentes de la Biblioteca Real y en las colecciones cartográficas del Antiguo Gabinete Geográfico, adscrito a la Primera Secretaría de Estado y del Despacho Universal. De hecho, en 1795, el mismo Godoy encargó su organización a los cartógrafos Tomás López y Juan López, su hijo. Esta colección fue incorporada a la Biblioteca Nacional por Real Orden de 7 de junio de 1913. Su núcleo principal estaba constituido por la denominada *Colección Mendoza*, los mapas realizados por la familia López y la colección de mapas manuscritos de diferentes autores.

Representaciones cartográficas del siglo XVIII

Una cartografía de esta centuria se dibujaba normalmente sobre papel verjurado, debía contener la información que facilitara su lectura gráfica, apoyada mediante un sistema de símbolos o convenciones. Algunas veces, el título de la cartografía o parte de su explicación aparecía en una

filacteria o en una banda de decoración, y en otras iba consignada en la cartela: adorno utilizado para enmarcar una inscripción. En ella se indicaban las convenciones de los toponímicos señalados que aludían a los hechos del medio físico o de la actividad humana, actuales o pasados. De la misma manera, señalaba la orientación cardinal y la escala representativa del territorio en la equivalencia en toesas, varas castellanas, pies, millas, leguas, etc.

Las diferentes academias de ingenieros militares del siglo XVIII crearon formas intuitivas de representar la orografía del territorio, donde las curvas de configuración horizontal simulan la intersección del terreno con planos horizontales, constituyéndose en precedentes de las curvas de nivel. Estas se combinaban con el sombreado, aplicado sobre una base general de acuarela fija, dibujando concentraciones irregulares de un color más oscuro, siguiendo la dirección del sol del poniente y configurando la sensación óptica del relieve; a su vez, las líneas de pendiente máxima —que son trazos paralelos— simulan las laderas de las montañas.

La vegetación se representa con árboles dibujados en perfil abatido, invariable a lo largo del tiempo. Su entonación varía respecto al mar y las olas, dependiendo de los planos entre los colores beige y verde claro; no obstante, se dan en verde oscuros, violetas y azules; y las olas batiendo el litoral son representadas con los mismos colores, pero un poco más intensos. Los puntos de sondeo o batimétricos se señalan con sus cotas en los lugares más favorables para la navegación¹⁸, algunos planos presentan el dibujo de anclas en los sitios donde podían fondear

¹⁸ Carlos de San Antonio Gómez, *Castillos y ciudades fortificadas en la América Española: Planos del siglo XVIII* (Madrid: Universidad Politécnica de Madrid, 2004).

las grandes embarcaciones. Cuando el plano era arquitectónico se aplicaba en los perfiles el color rojo para la construcción existente y amarillo para las intervenciones propuestas; y la planta de algunas edificaciones se representaba con la sombra propia que le produciría el sol de poniente. También eran importantes los cuadros explicativos que daban cuenta de algunas consideraciones de tipo constructivo, especialmente si el constructor no era el mismo proyectista.

Los planos y mapas publicados durante ese siglo tienen escalas en leguas o millas, otros adoptan diversas escalas: ligas náuticas, ligas ordinarias, ligas francesas, ligas de una hora, millas germánicas, toises y varas castellanas para los planos arquitectónicos. Todas estas fueron reemplazadas por las medidas del sistema métrico en el año de 1799.

Los sistemas de referenciación cartográfica

Entre los más comunes están la altitud sobre el nivel del mar, la latitud respecto a la línea ecuatorial (norte o sur) y la longitud (este u oeste) con relación a un punto de referencia, siendo los más referenciados los meridianos de Tenerife y Cádiz. Los meridianos representados en los planos son líneas imaginarias que van del Polo Norte al Polo Sur, cuya utilidad principal es determinar la posición (longitud) de cualquier punto de la Tierra respecto a un meridiano de referencia, añadiendo la latitud determinada por un paralelo.

El único meridiano que tiene nombre es el de 0°, llamado Greenwich —que pasa por la localidad inglesa con

el mismo nombre y donde se encuentra el Real Observatorio— y divide el mundo en dos semicircunferencias de 180° de latitud. Fue adoptado por veinticinco países en una conferencia celebrada en Washington en 1884; antes de ello, se utilizaban varios meridianos como referencias, generando complicaciones en la navegación, aunque España siguió utilizando el meridiano de Madrid, y Francia el meridiano de París.

La cartografía científica se ha fundamentado en principios ptolemaicos, asumiendo como unidades de posicionamiento los grados de latitud y longitud. La primera tomó su origen en el Ecuador, el máximo círculo entre los paralelos terrestres; por tradición cartográfica se iniciaba la medida de longitud en el extremo más occidental del ecúmeno¹⁹, que la cultura clásica situaba en las islas Afortunadas. Durante los siglos XVII y XVIII, las diferentes escuelas cartográficas comenzaron a tomar sus referencias desde cada uno de ellos; sin embargo, los españoles utilizaron por un tiempo los antiguos meridianos de las islas Canarias. También referenciaron sus cartas con el meridiano del Hierro o de Ferro —de uso muy antiguo— como el punto más occidental del ecúmeno en la antigüedad clásica y continuó siendo utilizado durante mucho tiempo. La tradición cartográfica francesa lo situaba exactamente a 20° al oeste del meridiano de París y así quedó después de la simplificación establecida por Delisle en 1722.

Luego utilizaron el meridiano de Cádiz que en la práctica fueron dos. El primero de ellos estaba en el inicial Observatorio de Cádiz, situado en el Castillo Viejo de la

¹⁹ Tecnicismo actual para designar la porción habitada de la Tierra en un determinado momento. En general, se habla de «ecúmene humano» como los límites espaciales de la vida; es decir, el mundo potencialmente habitable. En oposición, las zonas en las que la falta de recursos o la dureza del clima dificultan el establecimiento de comunidades humanas permanentes (zonas polares, altas montañas, áridos desiertos y húmedas selvas) reciben el nombre de «anecúmene».

ciudad que albergaba la Escuela de Guardiamarinas desde mediados del siglo XVIII. Más tarde, en 1798, se construyó un nuevo observatorio en la Isla de León, en San Fernando, y se estableció el nuevo meridiano a partir de las operaciones realizadas para su traslado en 1799. Por tanto, las primeras cartas de la Dirección de Hidrografía estaban referidas al meridiano viejo de Cádiz y así se mantuvieron las de principios del siglo XIX, a pesar del establecimiento del nuevo meridiano en San Fernando, el cual fue conocido como meridiano cero, rigiendo la cartografía española desde finales del siglo XVIII hasta 1884.

En las cartas del *Atlas marítimo* de Tofiño aparecen marcos de referencia, graduados según los meridianos de Tenerife y de Cádiz, y más fácilmente en los marcos donde la línea del meridiano cero de Cádiz corta el marco graduado según el meridiano de Tenerife. La carta de José de Urrutia de 1751 trae cuatro escalas de longitud diferentes: París, Tenerife, Cádiz y Cartagena. A mediados del siglo XVIII, el meridiano de Tenerife era el utilizado en la cartografía de Santa Marta, como el levantado por Agustín Iraola en 1752²⁰, y también los planos levantados por los miembros de la Armada española, preparados en la Real Escuela de Navegación del Departamento de Cádiz en 1755, bajo la dirección de los maestros delineadores Pedro Revelles y José Francisco Badaraco, por los aspirantes a pilotos José Cordero²¹, Juan Linares²² y Juan Curado²³ que los elaboraron sin conocer esta ciudad.

Hacia finales del siglo XVIII, los marinos Joaquín Francisco Fidalgo y Cosme Damián Churruca determinaron el primer meridiano de la España de ultramar, ubicado en el fuerte de San Andrés en Puerto España, en la isla de Trinidad; es decir, que esta posición, la más oriental de las Indias Occidentales, era el punto de referencia para determinar las demás longitudes de América y así poder realizar los mapas de las costas con gran precisión²⁴. De esta época existe un plano de Santa Marta que referencia su Catedral respecto al meridiano de Cádiz²⁵. Para las cartografías colombianas del siglo XIX, Vergara introduce algunas modificaciones interesantes: sustituye el meridiano de Cádiz por el de Greenwich, introduce escalas numéricas al lado de las gráficas y registra las equivalencias en metros para las millas marítimas, las brazas y los pies de Burgos utilizados como unidades de medida en los mapas originales.

- ²⁰ Plano del puerto de Santa Marta, situado en la Costa Firme y Reyno de Sta. Fe, en la latitud de 11° 12' 28" y la longitud de 302 grados 23' 00" del Meridiano de Tenerife. Los números que marcan la sonda son brazas de a 6 pies de Castilla. Escala de 1000 varas castellanas (Agustín Iraola, 1752).
- ²¹ Plano del puerto de Santa Martha, situado en la Costa de Tierra Firme, en la Lat. N 11° 56 y en la Long.d de 302° y 23 m. según el Meridiano de Thenerife. Delineado por el pilotín Josef Cordero y corregido por el teniente de navío don Pedro Revelles, maestro delineador para S. M.
- ²² Plano del puerto de Sta. Marta situado en la Costa de Tierra Firme en 11° y 16 m. de latitud N. y en la longitud de 302° y 23 m. Meridiano de Tenerife. Copiado por Juan Linares, concurrente de la Real Escuela de Navegacion del Departamento de Cádiz, con la corrección de don Joseph Francisco Badaraco, maestro delineador por S.M. en dha Real Escuela, año de 1755.
- ²³ Plano del puerto de Sta. Marta situado en la costa de Tierra Firme en 11° y 16 m. de latitud N. y en la longitud de 302° y 23 m. segun el meridiano de Thenerife. Copiado por Juan Curado, concurrente de la Real Escuela de Navegacion del Departamento de Cádiz, con la corrección de don Joseph Francisco Badaraco, maestro delineador por S.M. en dha Real Escuela año de 1755.
- ²⁴ Plano del puerto y ciudad de Santa Marta: capital de la Provincia y Gobierno de su nombre, situada la Catedral en latitud norte de 11° 15' 05" y en Longitud de 12° 42' 20", a occidente del meridiano del Fuerte San Andrés en el Pto. España de la isla de Trinidad de Barlovento. Levantado en el año de 1794 por la Segunda División de Bergantines del Rey, Impresa y Alerta al mando del Capitán de Navío de la Marina Real Don Joaquín Francisco Fidalgo. Manuel del Castillo y Armenta, Parreño lo divulgó, Santibáñez lo escribió.
- ²⁵ Plano del Puerto y Ciudad de Santa Marta, situada su Catedral en la latitud norte de 11° 15' 04" y longitud de 67° 59' 36". O. de Cádiz, 1809.

Los ingenieros militares al servicio de la Corona española

En las poblaciones portuarias del área del Caribe, los ingenieros militares fueron actores de importancia que no solo trabajaban en obras de fortificación, puesto que en muchos casos eran los únicos que entendían algunos problemas básicos en las ciudades. Por tanto, a ellos acudían constantemente gobernadores, cabildos, virreyes, obispos, etc. Se encargaban desde las obras defensivas, públicas o religiosas hasta de hacerles frente a catástrofes naturales como inundaciones o sismos. Al lado de los ingenieros militares estuvieron sus auxiliares en las obras, y por mucho tiempo se dictaron ordenanzas para los alarifes: gente experta no solo para construir, sino para resolver problemas cuando surgían litigios en las obras durante su construcción o entre clientes y trabajadores.

Al mismo tiempo, ante la falta de personal técnico especializado, hicieron frente a las necesidades de otro tipo de obras, como la construcción de edificios públicos (palacios, iglesias, hospitales, embarcaderos, plazas, calles, malecones, avenidas) o trazados para caminos, canales, puentes, alcantarillas y desagües. La lentitud para construir edificios de gran magnitud —como catedrales, casas de gobierno, hospitales y otros— fue una constante durante el dominio español, lo cual permitía sustituciones y modificaciones porque pocas veces el mismo ingeniero o alarife duraba al frente de los trabajos el tiempo suficiente como para poderles imprimir unidad conceptual a las obras.

La arquitectura como profesión arrancó en España y América a mediados del siglo XVIII, ligada a los gremios y cofradías de constructores que se remontan al siglo XII y atendían las obras religiosas y civiles²⁶. Durante el siglo XVIII, con la crisis gremial comenzaron a aparecer maestros arquitectos mayores, que eran reconocidos por los cabildos con el fin de evitar que simples albañiles dirigieran obras. Paralelo a las academias para ingenieros militares, se crea la Real Academia de Nobles de San Fernando, el 12 de abril de 1752, «con objeto de promover el estudio y perfección de las tres Nobles Artes: Pintura, Escultura y Arquitectura». Lo cierto es que la anterior formación gremial ya prácticamente había desaparecido porque que era incompatible con el poder político y la filosofía económica del absolutismo borbónico del siglo XVIII, dando paso a estudios reglados y con títulos que tenían ámbito nacional.

²⁶ La estructura gremial de la construcción durante la Edad Media y hasta el siglo XVII se resumía en varios roles: El «alarife», figura documentada desde el siglo XIII, proviene etimológicamente del árabe *al-`arif*, que significa el conocedor en temas de letras, números y geometría.

Desde el siglo XVIII, la figura evoluciona hacia el maestro de obras, el «albañil»; su nombre proviene del árabe *al-banní* o experto en construcción encargado de lo blanco. Es decir, de alzar muros. El «maestro de obra» se ocupa de todo el proceso constructivo, incluyendo la provisión de materiales y contratación de la mano de obra. El «aparejador» se explicita y adquiere solidez en las grandes obras de reyes y nobles. El «aparejador primero» es el maestro de cantería o aparejador de cantería, encargado de la piedra a utilizar en la obra. El «aparejador segundo» es el maestro aparejador de carpintería, responsable de la madera para andamios y apuntalamientos.

Los ingenieros militares que pasaron a servir en América

El maestro del arte militar Jorge Próspero de Verboom propuso la creación del Real Cuerpo de Ingenieros Militares en 1711, que inició la remisión de estos profesionales al servicio de la Corona española a América para atender áreas de conflicto. Luego, siete años más tarde, se sancionaron las *Ordenanzas de Ingenieros Militares*, quedando establecidas las atribuciones y competencias claramente deslindadas, y respondiendo a tres objetivos básicos: asegurar la defensa del territorio, intervenir en el mismo mediante la construcción de obras públicas y proporcionar conocimientos geográficos a través de informes territoriales o trabajos cartográficos²⁷.

Precisamente, una de las principales preocupaciones de las autoridades españolas era realizar el reconocimiento territorial de manera periódica, documentando la situación de las ciudades, villas y lugares, así como la calidad de los caminos y cursos de los ríos, y el estado de las plazas de guerra, puertos y costas. Por ello, las cartografías urbanas en estos virreinos abundan en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando la ciencia naval estaba en su esplendor, atada a las academias militares y a las reformas borbónicas.

La llegada de Carlos III (1759-1788) al trono español, apoyado por sus ilustres asesores, se tradujo en un despertar científico de España y en su inserción en la Europa del Siglo de la Luz. Con él se consolida un proceso de modernización científica que tiene como agentes y corresponsales a ingenieros militares, muchos de ellos expertos

en cartografías. Su reinado reformista se concentró en la institucionalización del pensamiento geográfico en las academias, donde marinos e ingenieros militares discutían estrategias de control de los territorios de ultramar. Y ya como funcionarios con excelente formación técnica se comprometieron en las expediciones militares que afianzaron las aspiraciones de España en posicionarse como potencia internacional.

Para la primera década de su creación, el Real Cuerpo de Ingenieros Militares contaba con un centenar de miembros, el cual se incrementaría a centenar y medio promediando ese siglo, y más de medio centenar de ellos pasaron a América. Cabe anotar que sus ascensos se otorgaban por inteligencia y capacidad, y no por antigüedad en el servicio. Casi un millar de profesionales al servicio de la monarquía española fueron los que se contabilizaron en dicho periodo, y un tercio de estos fue trasladado a estas colonias. Las principales plazas donde se promovían eran Veracruz (México), La Habana (Cuba), San Juan (Puerto Rico) y Cartagena de Indias (Colombia).

Los ingenieros militares que prestaron servicios en Santa Marta: de Juan Betín a Andrés del Castillo

Las incipientes poblaciones de Cartagena de Indias, Santa Marta y Riohacha experimentaron una serie de ataques y saqueos promediando el siglo XVI, como represalia al monopolio comercial ejercido por España, inicialmente por corsarios franceses y luego por los ingleses. El rey Felipe II envía los primeros ingenieros militares a Cartagena de Indias; a saber, Juan de Tejada y Juan Bautista Antonelli —quien fue

²⁷ Gerard Jori García, «El ingeniero militar Antonio Álvarez Barba y su proyecto de construcción de una casa para alojamiento de la marina y de una nueva población en la bahía de Ocoa» *Licenciatura en Geografía, Universidad de Barcelona*, Vol. XII, n.º 710 (10 de marzo de 2007).

el encargado del primer cerramiento de esa ciudad—, como también a Cristóbal de Roda y a Tiburcio Spannocchi.

La presencia de ingenieros militares en Santa Marta fue nula en el siglo XVI y durante la primera mitad del siglo XVII, tanto que el rey Felipe IV solicitó un plano del puerto en 1626, que el gobernador Francisco Maldonado de Mendoza no pudo cumplir al no haber persona competente en la ciudad²⁸. El estado de abandono e indefensión de esta población motivó a sus gobernadores, con la ayuda de unos pocos vecinos, a iniciar la configuración del sistema defensivo del puerto con las fortificaciones de la playa: Juan Guiral Belón con el fuerte de San Juan de las Matas en 1602 y Vicente de los Reyes Villalobos con la plataforma de San Vicente en 1644. El mal estado de estas defensas es un hecho repetitivo en los informes enviados por los gobernadores a S. M. durante los siglos XVI y XVII, por ello la Corona española inicia el envío de ingenieros militares para diagnosticar el estado de la plaza y sus fortificaciones.

Entre los ingenieros más importantes que fueron comisionados durante la dominación española, tenemos en el siglo XVII a Juan Betín, Francisco Ficardo Fecit y José de Lara. Por su parte, en el siglo XVIII están Carlos Briones, Antonio de Arévalo, Manuel Hernández, Ignacio Sala, Agustín Iraola, Antonio de Narváez y de la Torre, Juan Cayetano Chacón, Agustín Crame, Mauricio de Bolívar, Antonio Marchante, Vicente Talledo y Andrés del Castillo, quien arriba cuando la independencia ya estaba consumada. Su labor en Santa Marta estuvo centrada en diagnosticar su situación, levantamiento de planos urbanos, elaboración de planes de defensa, reducción de los pueblos indígenas,

nuevos proyectos arquitectónicos y el mantenimiento de los edificios militares, religiosos y civiles.

La consolidación de Cartagena de Indias como la plaza más importante para España en el litoral Caribe colombiano, gracias a su fácil comunicación con el interior del país al construirse el canal del Dique y el camino fluvial del río Magdalena, hizo que se convirtiera en sitio de decisiones para la defensa de este frente marítimo del virreinato de la Nueva Granada. Desde allí eran remitidos los ingenieros militares en comisión hacia las otras dos ciudades de importancia: Santa Marta y Riohacha. Del primer ingeniero militar que tenemos noticias haciendo presencia en esta plaza es de Juan Betín, quien ejercía el cargo de ayudante de ingeniero en Cartagena de Indias por orden de la reina Mariana de Austria desde 1658:

D. Carlos Segundo y la Reina D.a Mariana de Austria su Madre como su Tutora y Curadora y Gobernadora de dhos. Reynos y Señoríos. Por quanto por muerte del Capp.n D. Juan de Somovilla Tejada esta baca la Plaza de Yngeniero Militar con que sirvió en la Ciudad de Cartax.a de mis Yndias Occidentales y conviene proveerla en persona de la Ynteligencia Cuidado y partes necesarias para la buena ex.on de las Fabricas que yo mandare y Conviniese hazer y por la buena Relacion que tengo de vos el Capp.n D. Juan Betin²⁹. Por la presente os elijo y nombro por mi Yngeniero para que asistais a todas las Fortificaciones que están echas y lo mandare que se hagan. Madrid 22 Noviembre de 1670. Yo la Reyna.

²⁸ Ernesto Restrepo Tirado, *Historia de la provincia de Santa Marta* (Madrid: Imprenta y Librería de Eulogio de las Heras, 1929), pág. 241.

²⁹ Capitán Juan Betín (ingeniero militar español), *Títulos de Indias* (Valladolid: Archivo General Simancas, legajo 170).

Betín llega a esta ciudad para desempeñar el cargo de gobernador interino de la provincia de Santa Marta. Durante su permanencia, entre 1662 y 1664, se preocupa por el lamentable estado de indefensión posterior al ataque del vicealmirante inglés William Goodson en 1655, y ordena construir una fortificación en el sitio señalado por el capitán Sebastián Fernández de Gamboa. Allana la punta del cerro del brazo pétreo que configura el puerto y crea una explanada, artillándola con cuatro cañones que miran al mar y le da el nombre de Nuestra Señora de la Caridad³⁰. Con nombramiento real, en 1664 su sucesor, el capitán Salvador Barranco, se hace cargo del gobierno y lo acusa de no contar con autorización real y de los elevados costos de la obra, le abre entonces expediente de cargo y juicio de residencia, basado en testimonios calumniosos, manteniéndolo preso e incomunicado en el fuerte San Juan de las Matas entre 1665 y 1668.

El Consejo de Indias analiza su situación y después de un demorado juicio lo absuelve al considerarlo inocente. Puesto en libertad, abandona Santa Marta y vuelve a Cartagena de Indias, si bien, aunque se le reconocieron los títulos profesionales, había perdido injustamente su prestigio. Pobre y enfermo, se ve obligado a contraer numerosas deudas por los atrasos de sus haberes y a pedir licencia para regresar a España, pero no es atendido. Finalmente, en 1670 es nombrado Ingeniero Militar de las Indias, en reemplazo de Juan de Somovilla, quien había muerto; sin embargo, no llega a tomar posesión de su cargo, pues tenía una multa que no había podido pagar por falta de recursos. Así, el 25 de febrero de 1679 muere en Cartagena

en la mayor pobreza, ciego e impedido. Por cierto, durante el juicio se referían a esa obra como «el fuerte de Betín», y el destino quiso que irónicamente el sitio se conozca desde entonces como punta de Betín.

Más tarde, en 1667, el ingeniero militar extraordinario Francisco Ficardo Fecit³¹ es comisionado para inspeccionar el estado de la ciudad y sus defensas cuando se hallaba trabajando en las obras del castillo de San Cristóbal en San Juan de Puerto Rico. De inmediato se hace cargo de la reparación de la plataforma de San Vicente, una obra cuadrada con dos parapetos atronerados para los frentes del este y oeste, almacenes de pólvora y de pertrechos. Los trabajos realizados por Ficardo consistieron en cerrarlo con un muro de mampostería, atronerar el parapeto y en los laterales hizo dos traveses para flanqueo; al lado oeste, una puerta simple con puente levadizo, cuarteles, aljibe, una empalizada y un foso húmedo de cinco varas de ancho y una de profundidad. Luego, el ingeniero militar José de Lara³² inició la reconstrucción de la iglesia Mayor, impulsada por el obispo Diego de Baños en 1679, y cinco años después regresa para levantar un plano del puerto que no se ha encontrado en los archivos españoles.

La llegada de los Borbón al trono español abriendo el siglo XVIII significó un período relativo de tranquilidad por sus esfuerzos en mantener la paz con los ingleses; no obstante, el estado de las fortificaciones era motivo de preocupación por las autoridades samarias, que constantemente acudían al rey para que dispusiera su atención. La ausencia de los ingenieros militares en esta ciudad era evidente, mientras Cartagena de Indias configuraba su

³⁰ José Nicolás de la Rosa, *Floresta de la Santa Iglesia Catedral de la Ciudad y Provincia de Santa Marta* (Bogotá; Fondo Banco Popular, 1975), pág. 102.

³¹ Capitán Francisco Ficardo Fecit. Yngeniero militar y teniente de ingeniero mayor. Estuvo destinado a Cartagena de Indias, donde laboró en las fortificaciones, entre 1688 y 1689.

³² No hemos encontrado información sobre este ingeniero militar español, sabemos que estaba radicado en Cartagena de Indias, donde trabajó en las obras de reparación del castillo de San Luis de Bocachica en 1683.

estratégico sistema defensivo, esta plaza experimentaba una situación de ruina e indefensión. El gobernador Alonso Valera lo manifestaba en 1703:

El presidio se hallaba sin guarnición de españoles, sin fortificaciones, ni murallas, y las dos colinas que dominaban la plaza están sin la menor fortaleza, la entrada es franca para cualquier embarcación, sin que se le pueda impedir, pues los dos fuertecillos que están en el desembarcadero no tenían foso, ni estacadas y sus muros y parapetos habían padecido tal ruina que eran incapaces de defensa, y la artillería era poca y mala y de ningún alcance³³.

El mandatario, por cuenta propia, proyectó una línea de fortificación y cubrió con artillería los puntos por donde había penetrado el enemigo para que sus vecinos deambulantes por los montes o refugiados en las fincas volviesen a sus casas y a la sombra de los fuertes. Y así, mediante el desarrollo de los medios que proponía a S. M., la ciudad llegase a ser, como lo merecía por su posición y riqueza de su suelo, uno de los puertos más importantes de las Indias³⁴. El interés del gobernador Juan Beltrán de Caicedo — como el de los vecinos— originó la construcción de los fuertes de San Antonio en 1719 y San Fernando en 1725, haciendo parte del irónico círculo defensivo desincronizado deparado en su desarrollo histórico: «Si las fortificaciones estaban en buen estado, la artillería escaseaba y los soldados no recibían el sueldo a tiempo; si había artillería y municiones, las fortificaciones estaban deterioradas; si las fortalezas se hallaban posibilitadas y había artillería, no había suficientes soldados».

Con motivo de la Guerra del Asiento de Negros (1739-1748), es enviado a Santa Marta el novel ingeniero militar extraordinario Antonio de Arévalo y Esteban³⁵ para reconocer su situación en 1743. Levanta un plano de la ciudad técnicamente realizado³⁶, planteando sencillos refuerzos a los deteriorados fuertes de San Juan de las Matas, San Vicente, Betín, San Antonio, San Fernando e isla del Morro, procurando el menor gasto para la Real Hacienda, empezando de esta manera su argumento de la «defensa por indefensión»; es decir, entre menos fortificada estuviera, menos codiciable resultaría para los enemigos de la Corona española, desestimándola como plaza de guerra y, por ende, a invertir en fortificaciones de respeto.

³³ Ernesto Restrepo, *Historia de la provincia de Santa Marta*; pág. 304.

³⁴ Ver la nota al pie anterior.

³⁵ Antonio de Arévalo y Esteban nació en Martín Muñoz de la Dehesa (Ávila) el 31 de enero de 1717, según el *Libro de Registro de Nacimientos* de la Parroquia Santa María la Asunción del Castillo, año 1717, fol. 32. Ingresó como cadete al Regimiento de Orán en 1736, donde estudió matemáticas. Tres años más tarde obtuvo el grado de Subteniente de Infantería e Ingeniero Delineador. En Madrid, la Junta de Fortificación le dio Patente de Delineador. En 1741, ascendió a ingeniero extraordinario en Cádiz a las órdenes del ilustre tratadista Ignacio Sala. Un año después se embarcó en Pasajes, a órdenes de Juan Bautista Mac Evan, rumbo a Cartagena de Indias. Pasó por Puerto Rico y levantó algunos planos, e hizo lo mismo en La Guaira y Maracaibo. Ya en Cartagena de Indias, levantó un mapa de la bahía y sus inmediaciones; pasó a Santa Marta por orden del virrey Eslava, donde también dibujó planos e hizo las obras necesarias para ponerla en defensa. Regresó a Cartagena y trabajó en el fuerte de San Sebastián del Pastelillo, en el baluarte de San José, en la construcción del cuerpo de guardia y las cisternas del castillo Grande, y en los recalzos que se le hicieron a la muralla de la Marina. Trabajó en las obras del dique de Boca Grande, proyectado por Ignacio Sala. Más tarde, pasó a Santa Fe y construyó una calzada con dos puentes. Siguió a Honda para construir un puente de cal y canto sobre el río Gualí. Al morir Mac Evan, volvió a Cartagena a las órdenes del ingeniero director Lorenzo de Solís. Demolió los restos del castillo San Luis y segó las ciénagas. En 1761, hizo la expedición al Darién para impedir la infiltración inglesa. De nuevo en Cartagena y ante la declaración de guerra con Inglaterra, construyó las baterías colaterales del castillo de San Felipe de Barajas y las obras de refuerzo del fuerte de San Fernando de Bocachica. Realizó una expedición a Riohacha. En 1773, Carlos III lo nombró brigadier e ingeniero director. Al año siguiente, pasó a Maracaibo y fundó varias poblaciones. En 1782 fue gobernador interino de Cartagena; luego continuó al frente de la Comandancia de Ingenieros de Cartagena y terminó por completo las fortificaciones. El 26 de febrero de 1791 fue ascendido a Teniente General de los Ejércitos. El 27 de septiembre de 1799 se le concedió pensión de retiro, nombrándolo, a su vez, Consejero del Estado Mayor del Ejército del Virreinato de Santafé. Murió el 9 de abril de 1800 en Cartagena de Indias a los 83 años de edad, tras 70 de servicio a la corona y 58 de ellos en dicha ciudad. Expediente personal, Archivo General Militar de Segovia.

³⁶ «Plano gral. de la Ciudad y Puerto de S.ta Marta en 11 grados y 47' de latitud, 303 grados de longitud para la inteligencia de sus avenidas por Mar y Tierra según se halla presente con el Proyecto de como deveran quedar sus Fortificaciones para su mejor fuerza

y seguridad. El Fuerte de S.n Vicente en donde se proyecta la parte insular para defensa de la playa y avenida de S.ta Ana por su derecha ha sido insultada alguna vez por Piratas y Corsarios. El Fuerte de Betin en donde se propone construir el Fuerte que se incluye en Plano Particular de un Fuerte surtido para defender la boca del Puerto sobre el Río y avenida de Santa Ana con fuegos cruzados como se demuestra en el Plano». Santa Marta, 18 de junio de 1743. Antonio de Arévalo. (Madrid: Servicio Histórico Militar, sign. 6.003; K-b-1-31).

37 Manuel Hernández era ingeniero militar en 1730 y cuatro años después fue ascendido como extraordinario. En 1738 fue enviado a las islas Canarias en una numerosa comisión, constituida por un coronel de infantería, dos oficiales de artillería y cinco ingenieros militares (Antonio Riviere, Francisco Lapiere, Tomás Varlucel Dotell y Claudio de Lisle) para reconocer e informar del estado de las Dependencias del Ministerio de Guerra en el archipiélago donde permaneció diez años. Allí tuvo la oportunidad de levantar un mapa topográfico de la isla de Gran Canaria y redactar su *Descripción circunstanciada de Gran Canaria, de su temple, producción, comercio, etc.* A comienzos de 1750 fue enviado a América, recalando en Cartagena de Indias, y luego pasó a reconocer el estado de Santa Marta, Portobelo y Chagres. Más tarde fue enviado a Panamá, donde sería ingeniero en jefe. Retirado, luego de más de tres décadas de servicio en América, expresaba que había padecido muchas inclemencias y perdido la salud; entonces, siendo ascendido a coronel, regresó a España.

38 Capitán Agustín Iraola, *Títulos de Indias* (Valladolid: Archivo General Simancas), sign. 2°-31-141.

39 Antonio de Narváez y de la Torre nació en Cartagena de Indias en 1733. Fue miembro de una importante familia heredera de un título nobiliario (conde de Santa Cruz) que le facilitó su carrera burocrática y militar, llegando a alcanzar el rango de mariscal de campo en 1802. Fue nombrado ingeniero militar extraordinario y teniente de infantería con destino a las fortificaciones de Cartagena de Indias por Real Decreto de Fernando VI. Aranjuez, el 21 de abril de 1758, con el haber anual de 800 pesos. Alcanzó a ocupar importantes cargos como secretario de la Dirección de Marina en Madrid y en la campaña de Argel en 1775; también como gobernador de la provincia de Santa Marta entre 1777-1786, tiempo que le permitió redactar uno de los más importantes documentos económicos sobre la región: *Provincia de Santa Marta y Rio Hacha del Virreynato de Santa Fé. Informa su Gobernador Don Antonio Narváez y de la Torre al Señor Ministro de Indias sobre la posición, fertilidad, circunstancias, y ventajas que logra para la agricultura y comercio: frutos que produce: su misero estado por la escasa población, especificando su número, y calidades: propone la introducción de negros esclavos para su cultivo, y fomento de las haciendas, y los arbitrios para su cultivo, y fomento de las haciendas, y los arbitrios que juzga practicables para que S.M. dé cuenta de su Real Hacienda, o alguna compañía de comercio rica facilite, y compre estos negros a cambio de frutos de la misma Provincia apoyándolo todo con reflexiones, y ejemplares que están a la vista de otras Naciones y en la nuestra.* Rio Hacha, mayo 19 de 1778. Después se juramentó gobernador de Rio Hacha y Panamá en 1792, y ocupó la Comandancia General de Cartagena de Indias en 1808. Fue elegido representante del Nuevo Reino de Granada ante la Junta Central en 1809, que había asumido el gobierno a nombre de Fernando VII, siendo uno de los firmantes de la Declaración de Independencia de Cartagena en noviembre de 1811. Murió al año siguiente en esa ciudad. (Valladolid: Archivo General Simancas), sign. 2°-43-9.

Hay razones que pesaron en la decisión de las Cortes españolas de no atender los pedidos de los gobernantes de la provincia de Santa Marta. En primer lugar, las expediciones para la búsqueda del material aurífero en tierras indígenas habían cesado muchos años atrás; por otro lado, no había pesca de perlas ni actividad portuaria, tampoco los medios para sacar los frutos que se producían al interior del territorio.

Los ingenieros militares Manuel Hernández³⁷ e Ignacio Sala³⁸ —este último gobernador de Cartagena de Indias— pasan a ser comisionados para realizar un informe del estado de Santa Marta y sus fortificaciones en 1752. Hernández plantea la construcción de un nuevo fuerte en la parte intermedia del cerro de La Pedrera, desechando la explanada con parapeto a barbata construida por Juan Beltrán de Caicedo. Del fuerte de Betín valora su ubicación y plantea refuerzos, como un cuerpo de guardia, almacén de pólvora y aljibe; además de la construcción de dos reductos en las ruinas de los fuertes de San Juan de las Matas y San Vicente, cuya denominación no va conforme a los principios del arte militar, sino más aproximados a simple baterías. Sin embargo, estas obras fueron negadas por Antonio de Arévalo en 1764.

El ingeniero militar extraordinario y teniente de infantería Antonio de Narváez y de la Torre³⁹ llega a Santa Marta para ejecutar obras provisionales a las fortificaciones en 1762, ante la declaración de guerra contra Inglaterra por el III Pacto de Familia (1762-1763). Ratificó lo expuesto por su antecesor, que planteaba reforzar el cerro de La Pedrera con una nueva batería cruzando fuego con el fuerte de Betín para impedir la entrada del enemigo a la bahía y reforzar las defensas de la playa; pero firmada la paz, Arévalo desautorizó el proyecto. Alejada la guerra con la Paz de París en 1763, dio para pensar en remediar la lamentable situación de la iglesia Mayor, producto de sucesivos

temblores promediando el siglo XVIII. En 1766 se enviaba a Antonio de Narváez y de la Torre para que, acompañado del ingeniero delineador Juan Cayetano Chacón⁴⁰, levantara los planos de la nueva catedral, dada su experiencia en este tipo de construcciones en el Caribe insular y continental, pero el virrey prefirió emplear todos los medios materiales y humanos para fortificar la ciudad. En 1770, el ambiente de guerra entre España e Inglaterra hizo que el ingeniero Arévalo, urgido por el vasto plan de las fortificaciones de Bocachica y ante la falta de personal, reclamara el regreso de los ingenieros que laboraban en esta obra⁴¹.

La tranquilidad de la ciudad fue interrumpida con la alarma de un nuevo conflicto con los ingleses: era la segunda parte de la Guerra por el III Pacto de Familia (1779-1783) que obligó a la Corona española a enviar al brigadier de infantería e ingeniero director Agustín Crame y Mañeras⁴² con el título de Visitador General de las Fortificaciones de América, cuyo propósito era examinar el estado de las fortificaciones en el área del Caribe, llegando a Santa Marta en agosto de 1778, siendo gobernador Antonio de Narváez y La Torre. El plan de defensa consistió en pequeñas obras de refuerzo en el fuerte de San Fernando con un nuevo cuartel y almacén de pertrechos; en el fuerte de la isla del Morro con el perfeccionamiento de la batería alta de Santa Ana y baja de San Carlos con cuarteles, almacenes y aljibe a prueba de bombas; y al fuerte de San Antonio agregó un pequeño almacén de pertrechos, todos con aumento en su artillería. Parte de estas obras fueron construidas por Narváez y con ellas se cierra la historia de las fortificaciones de Santa Marta de época española.

Otro de los protagonistas de estas obras es Antonio Marchante⁴³, aparejador de oficio y conocido a causa de un pleito por razones de competencia entre un ingeniero militar y un aparejador. Al haber quedado vacante una plaza propia para las obras de fortificación de Panamá, el entonces Maestro de las Obras Reales Francisco Sabatini propuso su contratación al monarca Carlos III a finales de 1777. Al poco tiempo de haber llegado, entró en conflicto con su superior, el ingeniero militar Juan Bautista Bea que lo acusó de incompetente. Mientras se decidía su situación formal, fue designado de manera provisional a las fortificaciones de Cartagena bajo órdenes de Arévalo, que lo consideró útil por su inteligencia; sin embargo, su presencia en esa ciudad resultó innecesaria debido a que

⁴⁰ *Tercer Cuaderno de Ingenieros* (Madrid: Servicio Histórico Militar), Colección Aparici; sign. 2-3-3-4.

⁴¹ Juan Manuel Zapatero, *Historia de las Fortificaciones de Cartagena* (Madrid, 1969).

⁴² Agustín Crame y Mañeras nació en Tudela (Navarra, España) en 1730. Fue nombrado ingeniero extraordinario en 1751, luego recibió el título de ingeniero jefe, el 6 de abril de 1763 y fue trasladado a La Habana (Cuba) hacia 1766, luego nombrado gobernador de la fortaleza de San Juan de Ulúa en Veracruz (México) en 1771. Cinco años más tarde, por orden del teniente general conde O'Reilly, partió del puerto de Veracruz como inspector de las plazas de la costa sur del Caribe para regular los gastos destinados al sistema defensivo y establecer la estrategia para la protección de las fortificaciones en lugares como Trinidad, Margarita, Cumaná, Guayana, La Guaira, Puerto Cabello, Cartagena de Indias, Portobelo, Nicaragua y Campeche. Su actividad más importante fue el diseño de los planes de defensas a los puertos del Caribe encomendados por Carlos III, cuando era inminente la reactivación de la guerra contra los ingleses. Fue nombrado gobernador de La Habana, donde escribió su célebre *Discurso político sobre el fomento de la isla de Cuba* y donde moriría en el año 1779, según su Expediente personal del Archivo General Militar de Segovia. También hay referencias de su carrera militar en el Índice General de Ingenieros de Ultramar (Madrid: Servicio Histórico Militar).

⁴³ Antonio Marchante era natural de Andalucía, inteligente en albañilería, cantería y diseño. Comenzó su actividad como aparejador y alcanzó el grado de Director de las Reales Obras en Santa Fe de Bogotá (Cádiz: Archivo General de Simancas, Secretaría del Despacho de Guerra, 20 de mayo de 1778), Leg. AGS/1.1.19.15 Leg., 7236,6; doc. 28.

el personal contratado era suficiente. Fue comisionado a Santa Fe de Bogotá y a Popayán para reconocer las Reales Casas de Moneda y levantar un plano para su servicio en 1787.

Al no encontrarse el ingeniero delineador Juan Cayetano Chacón en la ciudad, se le ofreció el encargo a Agustín Crame y Mañeras para reactivar los trabajos de construcción de la catedral, paralizada desde 1785, pero él no contestó. Marchante fue enviado a Santa Marta, llegando el 15 de diciembre de 1789. Luego de intensa dedicación, entregó la obra cinco años más tarde. También proyectó y construyó el cuartel de infantería fija veterana, fechado el 11 de noviembre de 1792. De la misma época fueron sus trabajos en la Real Fábrica de Aguardientes, que se hallaba arruinada sobre un terreno pantanoso, producto de las crecientes del río Manzanares.

Del ingeniero militar Mauricio de Bolívar poco se conoce, solo el valioso plano del puerto y ciudad de Santa Marta⁴⁴, levantado en 1793 y dedicado al entonces gobernador de la provincia, el capitán de fragata José de Astigárraga, sucesor de Antonio de Narváez. Estas dos administraciones marcaron el período de mayor impulso urbano entre los años de 1776 a 1793. Se destaca en el plano las visibles ejecutorias, como el ordenamiento de la ciudad y los edificios militares y religiosos.

Desde 1792 hasta 1807 se llevó a cabo la Expedición Fidalgo⁴⁵, última empresa científica borbónica de esta índole en la Nueva Granada en un periodo destinado al pensamiento geográfico, comandada por el capitán de navío Joaquín Francisco Fidalgo⁴⁶, que tuvo como misión el reconocimiento del litoral caribeño desde Maracaibo hasta el río Chagres, incluyendo el archipiélago de San Andrés, Providencia y los cayos circundantes a la Nueva Granada, y el levantamiento de cartografías para un atlas de la América septentrional, acompañado de numerosas y detalladas observaciones geográficas. De esta empresa científica queda un plano del puerto y ciudad de Santa Marta⁴⁷, elaborado a una escala de una milla marítima dividida en décimos por la Segunda División de Bergantines del Rey «Empresa y Alerta» en 1794.

La lucha de estas viejas colonias por independizarse de España generó la necesidad de asegurar el litoral entre Santa Marta y Cartagena, especialmente con obras de campaña como la batería de Pueblo Viejo, construida por el ingeniero militar Vicente Talledo y Rivera⁴⁸. En Santa Marta solo queda el cementerio de San Miguel como única

⁴⁴ *Plano del Puerto de Santa Marta, 1793. Lo Dedicado al Sr. Dn. Jose Ignacio Astigarraga, Gov. Com.te Gral de la Prov.a de Sta. Marta su humilde subdito Mauricio de Bolibar* (Bogotá: Archivo General de la Nación).

⁴⁵ La Expedición Fidalgo tuvo como objetivo el reconocimiento sistemático del litoral Caribe, comprendido entre Maracaibo (Venezuela) hasta el río Chagres (Panamá).

⁴⁶ Joaquín Francisco Fidalgo nació en Urgel (Lérida) en 1758. Geógrafo y marino español que impartió conocimientos en la Academia de Guardias Marinas de Cádiz. Fue ascendido a capitán de fragata en 1791, lo que le permitió al año siguiente estar a cargo de una de las dos divisiones de bergantines de la llamada expedición del Atlas de la América Septentrional, cuyo objetivo era el levantamiento de cartas geográficas. A terminar dicha labor fue nombrado como director del Depósito Hidrográfico.

⁴⁷ *Plano del puerto y ciudad de Santa Marta Capital de la Provincia y Gobierno de su nombre Situada la Catedral K en Latitud Norte de 11° 15' 05'' , y en Longitud de 12° 42' 20'' a Occidente del meridiano del Fuerte San Andres el P.to España de la Isla de Trinidad de barlovento*. Levantado el año de 1794 por la Sda. Division de Bergantines del Rey Empresa y Alerta al mando del capitán de navío de la Marina Real Joaquín Francisco Fidalgo. Museo Naval. Col.: MN. Sign. 28-C-6.

⁴⁸ Vicente Talledo y Rivera. Ingeniero militar, matemático y cartógrafo español, quien permaneció en el Nuevo Reino de Granada entre 1803 y 1818, tiempo en que levantó mapas, planos y vistas sobre el territorio de Colombia, Ecuador y Panamá. Elaboró varios mapas de nuestro litoral Caribe para el gobierno español en pleno inicio por la lucha de estos territorios por la independencia de España.

obra arquitectónica conocida de su autoría, con diseño de corte neoclásico y terminado por el obispo Miguel Sánchez Cerrudo en el año de 1808.

El sello definitivo de la independencia en esta ciudad dispuso que el general José Sardá, nombrado gobernador, reconstruyera el fuerte de San Vicente con el nombre de batería de Santa Bárbara, proyecto y presupuesto encomendado al ingeniero militar Andrés del Castillo en 1825. Este profesional más tarde elaboraría los planos y presupuestos del parque y cuartel de artillería, así como la reconstrucción del cuartel de la tropa en el fuerte de la isla del Morro en 1840. Con él se cierra el ciclo de la actividad profesional de los ingenieros militares, iniciado en el siglo XVII, durante la dominación española y terminado en los primeros años de la República.

La opinión de algunos historiadores es que, por las circunstancias del medio geofísico, las político-económicas y la propia personalidad de los ingenieros militares españoles al erigir sus proyectos, se facilita el criterio de calificar a la fortificación americana como un sistema criollo por nacer con la ciencia hispana, en los atractivos y desproporcionados enclaves de las Indias Occidentales. Coinciden en la existencia de una escuela hispano-americana de fortificación con características propias y diferentes a la europea⁴⁹; de ellos destacamos la figura de Antonio de Arévalo, máximo exponente del período neoclásico militar de este territorio.

Los ingenieros militares en América tuvieron una ventajosa importancia en la administración española, especialmente en las áreas donde repercutía con mayor

intensidad la guerra anglo-hispana. Aquellos con los más altos grados en el escalafón fueron designados en cargos de alta jerarquía como gobernadores. Es el caso de la antigua provincia de Santa Marta donde casi todos fueron militares. También fungieron como «Partidas Demarcadoras de Límites», a raíz de un conflicto limítrofe con Portugal, al sur del continente, especialmente las actuales fronteras de Brasil con Argentina, Uruguay, Paraguay, Bolivia, Perú y Ecuador, que además estuvieron integradas con geógrafos, cartógrafos y un personal técnico.

La cartografía de la posindependencia

A comienzos del siglo XIX, en tiempos de lucha por la independencia de España, buena parte de los ingenieros militares provenientes de la Península fueron fieles al rey y regresaron a España. Por el contrario, los criollos adhirieron a la independencia y muchos de ellos serían fusilados por los realistas. Ingenieros militares como el venezolano Antonio José de Sucre tendrían un papel relevante durante la lucha; o como el sabio Antonio José de Caldas, quien formaría un Cuerpo de Ingenieros militares con su propio plan de estudios y reglamento en Medellín en 1811⁵⁰, proyecto que duraría un lustro porque fue fusilado junto a sus compañeros por el general español Pablo Morillo en 1816.

Paralelo a la Expedición Fidalgo, se llevan a cabo en el país otras empresas de exploración que no tienen en su ruta a esta ciudad, como la Real Expedición Botánica⁵¹, llamada en su momento «Expedición Hidrográfica Septentrional del Atlas en América», a cargo de José Celestino Mutis y realizada entre 1783 y 1816, y las exploraciones de Alexander

⁴⁹ Juan Manuel Zapatero, *La fortificación abaluartada en América* (San Juan —Puerto Rico—, 1978), pág. 188.

⁵⁰ Ramón Gutiérrez, *Ingenieros militares en Sudamérica*, pág. 241.

⁵¹ La Expedición Botánica del Nuevo Reino de Granada es un inventario de la naturaleza realizado por José Celestino Mutis y un equipo de colaboradores, entre los que se encontraba Francisco José de Caldas, durante el reinado de Carlos III.

von Humboldt⁵², efectuadas entre 1779 y 1804, que dejaron un valioso legado científico y contribuyeron en el avance de las ciencias naturales, la geografía, la antropología y la cartografía. De la misma época tenemos el trabajo cartográfico de Antonio Madero, elaborado para la Dirección de Trabajos de Hidrográficos de España. Más tarde, el Gobierno nacional contrata al italiano Agustín Codazzi para conformar la Comisión Corográfica, que recorre parte del territorio colombiano levantando un atlas constituido por cincuenta y dos cartografías, detalladamente levantadas y acompañadas de una descripción completa del país.

A esta selección se une José Manuel Restrepo, que recoge datos de la Misión Científica y elabora el *Atlas de la historia de la revolución de la República de Colombia*. En 1847,

Joaquín Acosta publica en París el *Mapa de la República de la Nueva Granada*, basado en las observaciones de sus antecesores Joaquín Fidalgo, Alexander von Humboldt, Manuel Anguiano, Mariano Eduardo de Rivero, Jean-Baptiste Boussingault, François Desiré Roulin, Francisco José de Caldas y José Manuel Restrepo. En el siglo XIX, cuando estos territorios estaban libres del dominio español, cartógrafos ingleses recorren copiando valiosa información sobre el litoral Caribe, especialmente trabajos de la Hydrographic Office of the Admiralty, apoyados de los viejos levantamientos españoles, especialmente de la Expedición Fidalgo. Por su parte, el siguiente siglo se destacó por las cartografías náuticas y urbanas con su respectiva infraestructura de transporte y servicios.



⁵² Alexander von Humboldt realizó mediciones hacia el interior del territorio a través del río Magdalena, detallando aspectos geográficos, geológicos, botánicos, zoológicos y humanos. Se recomienda consultar su obra *Relación histórica del viaje a las regiones equinociales* (París: F. Schoell, Treuttel et Wurtz, 1808).

Capítulo 2

Cartografías portulanas referenciando al puerto y ciudad de Santa Marta

Santa Marta está a 74' de Longitud de Toledo y 11° de Latitud, estuvo antiguamente más poblada que ahora, que no hay en ella más de veinticinco vecinos, todos ellos encomenderos y algunos más pobladores y tratantes.

Juan López de Velasco

Geographia y Descripción Universal de las Yndias, 1572

El término *portulano* proviene del italiano y significa «conjunto de instrucciones escritas para la navegación». Es una técnica bajomedieval para trazar mapas náuticos, basada en representar gráficamente una porción de la superficie del mar y de la costa adyacente, ubicando principalmente los puertos o sitios de fondeo que al final son su gran interés. Se realizaban mediante observaciones propias de los navegantes, indicando rumbos, distancias, puertos y otras anotaciones de la geografía, indispensables para sus viajes; por tanto, se consideraban un instrumento de gran utilidad del comercio marítimo. En la antigüedad, los navegantes se orientaban en el mar levantando sus ojos al cielo, que para ellos era un reloj inmenso, sin engranajes ni rozamientos, libre de descomposiciones y que no necesitaba arreglo pues no se atrasaba ni se adelantaba. En este reloj rudimentario veían reflejado el movimiento de la Tierra, y en él leían las señales en el firmamento que les marcaba la ruta a seguir. Con las cartas portulanas se suple esta imperiosa necesidad de una mejor orientación a la hora de navegar. Su origen se remonta a los primeros siglos de la era cristiana, cuyos mapas, que solo delineaban el margen costero, sin añadir decoración, aparecerían a finales del siglo XIV.

La carta portulana más antigua que se conoce, llamada *Carta de Pisa*, data aproximadamente del año 1300 d. C. La orientación cardinal revela la figura de la rosa de los vientos, también conocida como estrella magnética o rosa náutica, que señala el norte y como fondo muestra una retícula basada en rumbos o líneas de dirección que identifican las rutas a seguir. Estas se diferenciaban según su color; las de los rumbos correspondientes a los ocho vientos principales eran de color negro. Los ángulos que formaba se dividían mediante líneas verdes, que eran los medios vientos y, a su vez, por el centro de los nuevos ángulos resultantes se trazaban los cuartos de viento, utilizando el color rojo y dando lugar a una circunferencia dividida por treinta y dos líneas, simulando una aguja de marear. Luego, a partir del siglo XVI, comenzaron a aparecer las flores de lis en las rosas de los vientos orientadas hacia el norte.

Con frecuencia, los mapas portulanos tendían a mostrar parte del Viejo Continente decorado con alusiones alegóricas, iconografías monárquicas o religiosas, elementos heráldicos o banderas de los reinos, todos ellos con gran contenido simbólico alusivo al propósito de su publicación. El material utilizado en los primeros gráficos fue el pergamino: se utilizaba la piel de cordero o de ternero, cuyo tamaño determinaba las dimensiones, y se conseguía en folios rectangulares, plegados dos o más veces que unidos formaban un atlas con hojas alternas en colores blanco o amarillo. El

trazado de la carta se realizaba sobre la parte blanca, que recibía mejor las tintas y los colores, quedando la parte amarilla en el reverso, y siempre después de haber cortado los bordes irregulares, preservando en uno de los bordes menores el saliente del cuello del animal como una lengüeta.

Componen gráficamente el panorama completo de un litoral, siendo de gran ayuda para los navegantes al permitirles armar su recorrido, ordenar los lugares de refugio en caso de mal tiempo, reaprovisionarse de agua y víveres, hacer aguada, descansar la tripulación o señalar bancos o arrecifes. Por lo general, la margen costera es dibujada de manera exagerada, desproporcionada y amorfa por la carencia de instrumentos de medición que serían inventados siglos después.

Respecto al puerto de Santa Marta, cabe anotar que este se constituyó en sitio de ingreso para la dura exploración y difícil conquista de los territorios internos por grupos expedicionarios que partieron a los valles inmediatos en busca de las sementeras indígenas y las tumbas con oro. En las pocas cartografías portulanas de nuestra región, es común apreciar la imperfección en la delineación costera del Caribe colombiano, especialmente la península de La Guajira que carece de la presencia de la Ciénaga Grande de Santa Marta y del sistema montañoso de la Sierra Nevada de Santa Marta, que los navegantes utilizaban para su época como un faro que anunciaba la proximidad a Tierra Firme.



Castilla de oro con las vecinas provincias

Autor:

Cornelius Wytfliet (geógrafo).

Creado / Publicado:

Mapa impreso en 1590 con datos que corresponden a la década entre 1540 -1550. Publicado en *Atlas histórico geográfico de Colombia*.

Escala gráfica:

Indeterminada, contiene coordenadas geográficas, pero sin información de meridiano. Longitudes según el meridiano de Las Canarias (Tolomeo).

Descripción física:

Mapa manuscrito a color en formato de 34,5 x 29 centímetros. El mapa presenta un adorno con cartela en su ángulo superior izquierdo con el título en latín: «CASTILLA AVRIFERA CVM VICINIS PROVINCIIS».

Notas:

No contiene.

Archivo:

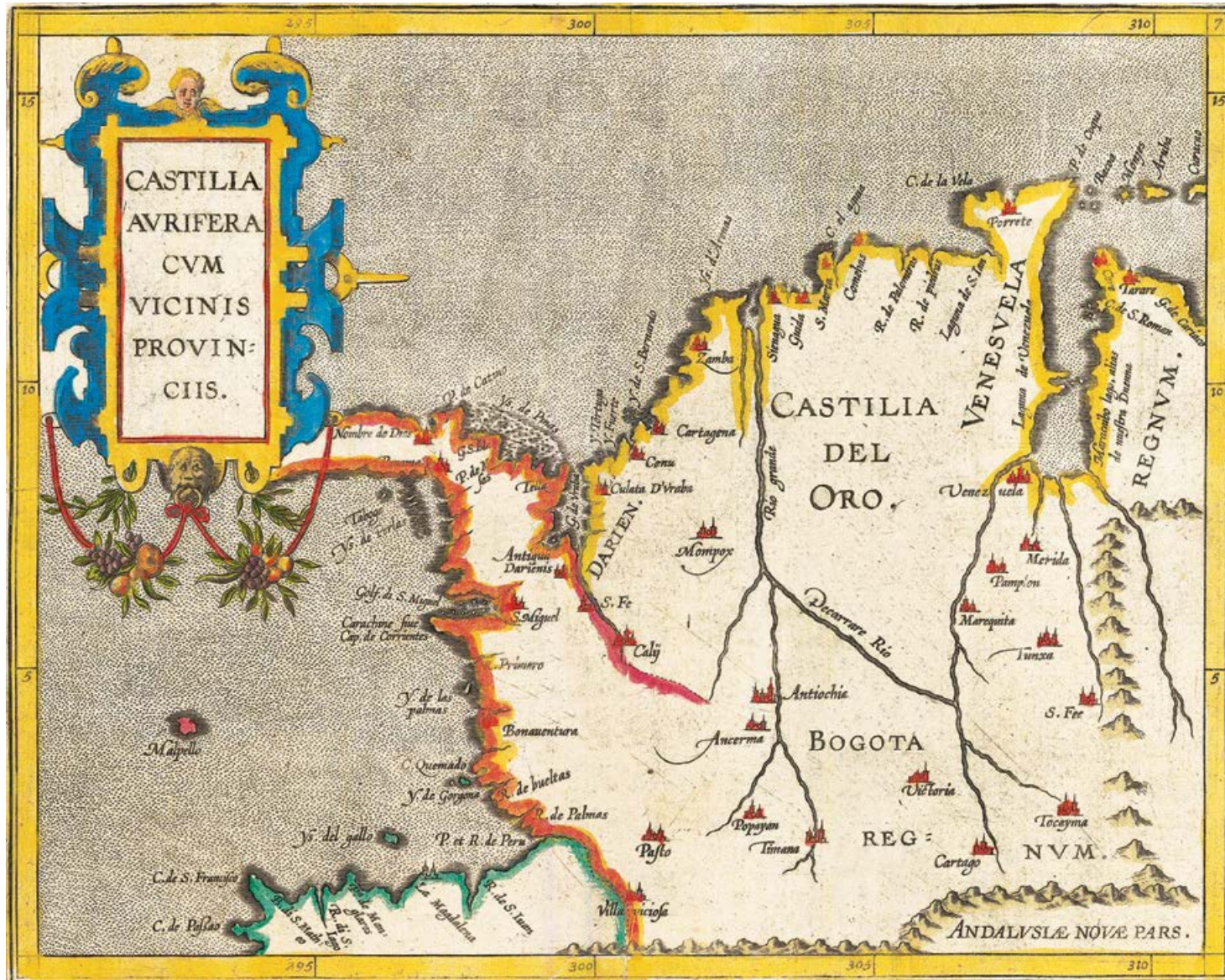
Archivo General de la Nación. Bogotá (Colombia). Mapoteca SMP4, REF.X-61.

Los cronistas de Indias describen que, a la llegada de los primeros navegantes europeos, este territorio estaba poblado por una gran variedad de pueblos indígenas, organizados en varias provincias diseminadas en el litoral Caribe y en la Sierra Nevada de Santa Marta en forma de cacicazgos, como Betoma, Tairona, Carbón, Orejones, Taironaca, Guanebucan, Macongana y Aruaco. Entre las poblaciones destacadas estuvieron Bonda, Mamatoco, Taganga, Pocigueica, Jeriboca, Chengue, Cinto, Betoma, Daodama, Origua, Masanga, La Ramada y Taironaca. Muchas de ellas opusieron férrea resistencia al dominio español en el siglo XVI, si bien fueron doblegadas en pueblos tributarios en el siglo XVIII con la creación de los resguardos en Gaira, Mamatoco, Taganga, Bonda y La Ciénaga. Hoy día subsisten cuatro pueblos: Kogui, Wiwa, Arhuaco y Kankuamo, que son reconocidos por su sistema de conocimiento ancestral y se consideran Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad, según la Unesco.

La cartografía revela el antiguo contexto territorial de «Reino de Tierra Firme», denominación literal que pertenecía nominalmente a los «reinos de Indias», e inicialmente fue una entidad territorial o demarcación administrativa continental de América del Sur, llamada también «Tierra Firme» o «Costa Firme», una designación genérica y no

política de la región litoral caribeña: desde el cabo Gracias a Dios en Centroamérica hasta las Guayanas. Es el primer territorio no insular explorado entre 1498 y 1502, año en que pasó su parte occidental a denominarse «Nueva Castilla de Oro del Reino de Tierra Firme». Fue elaborada por Cornelius Wytfliet en 1590 y hace parte del trabajo cartográfico *Geographische und historische Beschreibung der oberaus grossen Landschafft America*. Señala los toponímicos, las islas de las Antillas Menores y los puertos del litoral Caribe desde Venezuela hasta Panamá e igualmente del océano Pacífico.

Identifica el puerto de Santa Marta, valorado por los primeros navegantes como magnífico por sus condiciones naturales y propicio para embarcaciones de gran calado, al pie de una bahía con extensa playa, ideal para hacer rada y sofocar las sedientas tripulaciones con las aguas cristalinas del río Manzanares; determinantes favorables para que Rodrigo de Bastidas decidiera fundar la ciudad de Santa Marta en 1525. Detalla el norte de Colombia y Venezuela de manera desproporcionada dado el atraso en las mediciones de finales del siglo XVI, revelando los principales accidentes geográficos del litoral Caribe colombiano donde desembocan numerosos ríos. Al interior aparece el sistema montañoso andino; además, registra las múltiples poblaciones fundadas en la primera mitad del siglo XVI.



Castilla Avriferá Cvm Vicinis Provinciis
Cornelius Wytfliet (geógrafo), mapa impreso en 1590.

Descripción de la audiencia del Nuevo Reino

Autor:

Antonio de Herrera y Tordesillas
(Cronista Mayor de Indias).

Creado / Publicado:

1601.

Escala gráfica:

Indeterminada.

Descripción física:

Mapa manuscrito en sepia, se desconoce su formato. Presenta el título del manuscrito en el ángulo inferior derecho: «DESCRIPCION AVDIENCIA DEL NUEVO REINO».

Notas:

No contiene.

Archivo:

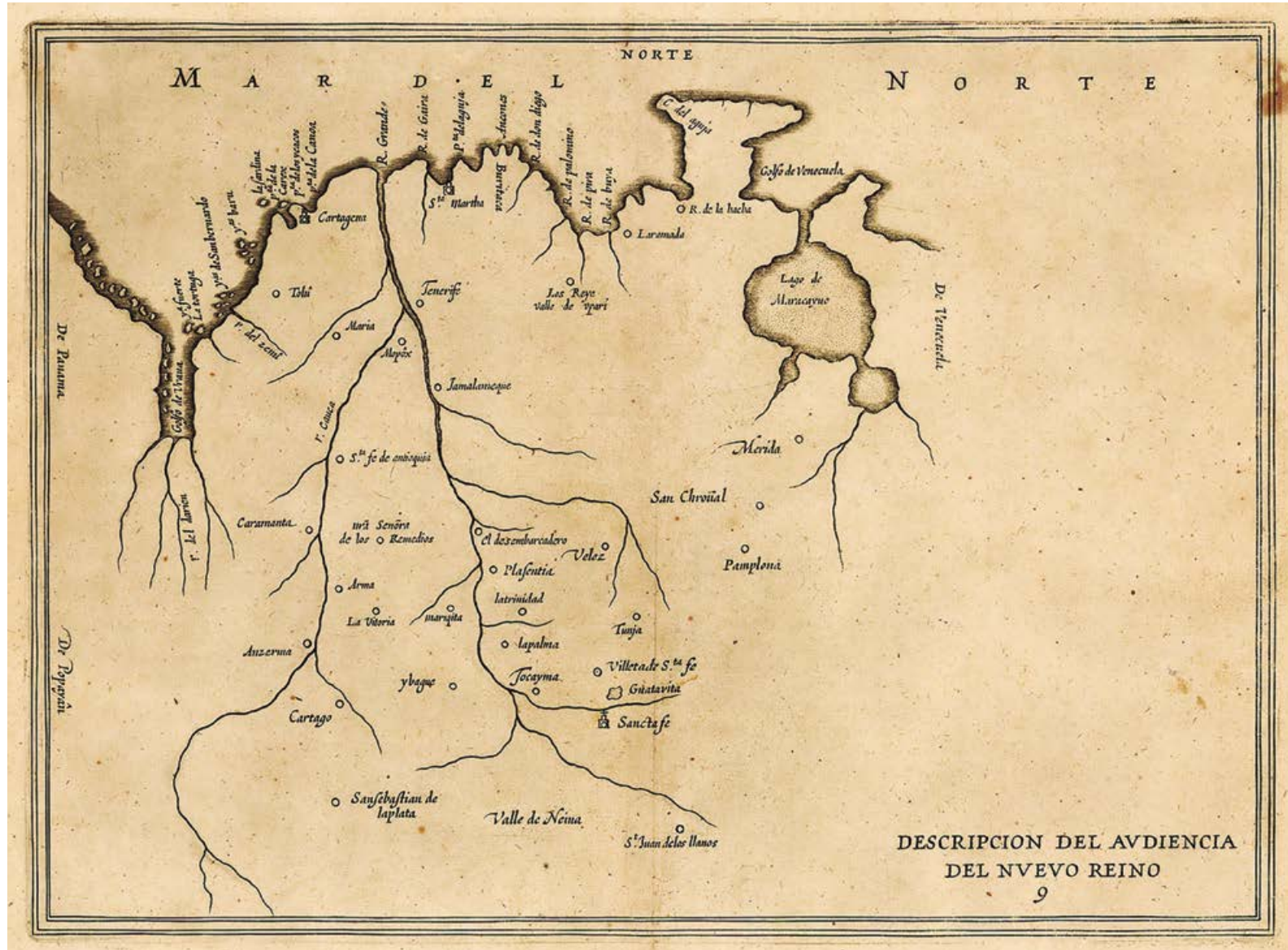
Archivo General de la Nación.
Bogotá (Colombia).
Mapoteca Ref. X-29.

Santa Marta era sitio de tránsito de hombres ambiciosos de riqueza y propensos a calamidades, envidias, intrigas y enfermedades, aún más arraigadas cuando la convirtieron en plaza de armas de la monarquía española. Promediando el siglo XVI, los metales y la pesca de perlas comienzan a escasear, por ello las naves provenientes de España no tocaban fondo en su puerto, sino que pasaban de largo hacia Nombre de Dios, Veracruz, Portobelo y Cartagena. Esta cartografía fue incluida por Antonio de Herrera y Tordesillas, como número 9 de su *Descripción de las Indias Occidentales*, publicada en Madrid en 1601, que sirvió de introducción a la *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar Océano que llaman Indias Occidentales*, también conocida como *Décadas*. Hizo parte de la edición en latín de la obra por Caspar van Baarle, publicada en Ámsterdam por Michiel Colijn en 1622, bajo el título de *Novus Orbis, sive Descriptio Indiae Occidentalis auctore Antonio de Herrera, Supremo Castellae Indiarum autoritate Philippi III Hispaniarum Regis Historiographo*.

El río Magdalena se expresa como eje del camino fluvial hacia los territorios internos, destacando las diferentes poblaciones ribereñas y otras de importancia fundadas por España. Es Antonio de Herrera y Tordesillas, Cronista Mayor de Indias,

quien publica algunos mapas de América elaborados por su antecesor, el Cronista y Cosmógrafo Mayor de Indias Juan López de Velasco, e insertos en un informe administrativo al Consejo de Indias. Las cartografías de López de Velasco sirvieron para ilustrar el relato oficial español de los hechos de la conquista de América, porque no incluían demasiados detalles geográficos, sino más bien las unidades territoriales de administración española en América, como eran narradas en las *Décadas*.

La cartografía es sencilla, se limita a ilustrar el territorio colombiano y parte del venezolano desde el lago de Maracaibo hasta el golfo de Urabá, donde revela el litoral del mar Caribe, llamado en su época como Mar del Norte. Como todo mapa portulano, centra su interés en la geografía del litoral, señalando los accidentes geográficos y diferentes toponímicos, especialmente los ríos que vierten sus aguas al mar, como el Magdalena con sus afluentes, el Buya, Pira, Palomino, Don Diego y Gaira; también referencia las poblaciones fundadas en el siglo XVI y comienzos del XVII. Destaca las ciudades portuarias de Santa Marta y Cartagena sobre el margen costero, sin señalar a Riohacha. No consigna el sistema montañoso andino ni la Ciénaga Grande de Santa Marta que interacciona ambientalmente con el mar, representando el territorio como si fuera totalmente plano.



Descripcion del Avdiencia del Nuevo Reino
 Antonio de Herrera y Tordesillas (Cronista Mayor de Indias), 1601

Mapa de la costa septentrional de América del Sur, desde la península de Araya en Venezuela hasta Portobelo en Panamá

Autor:

Miguel Tonel.

Creado / Publicado:

Veracruz (México), 1629.

Escala gráfica:

Indeterminada.

Descripción física:

Mapa manuscrito a color sobre papel, con formato de 23,8 x 33,4 centímetros.

Notas:

El mapa no contiene título.

Archivo:

Archivo General de Indias.
Sevilla (España).
Catálogo de Mapas y Planos.
Audiencia de Panamá.
MP-Panamá, 264.

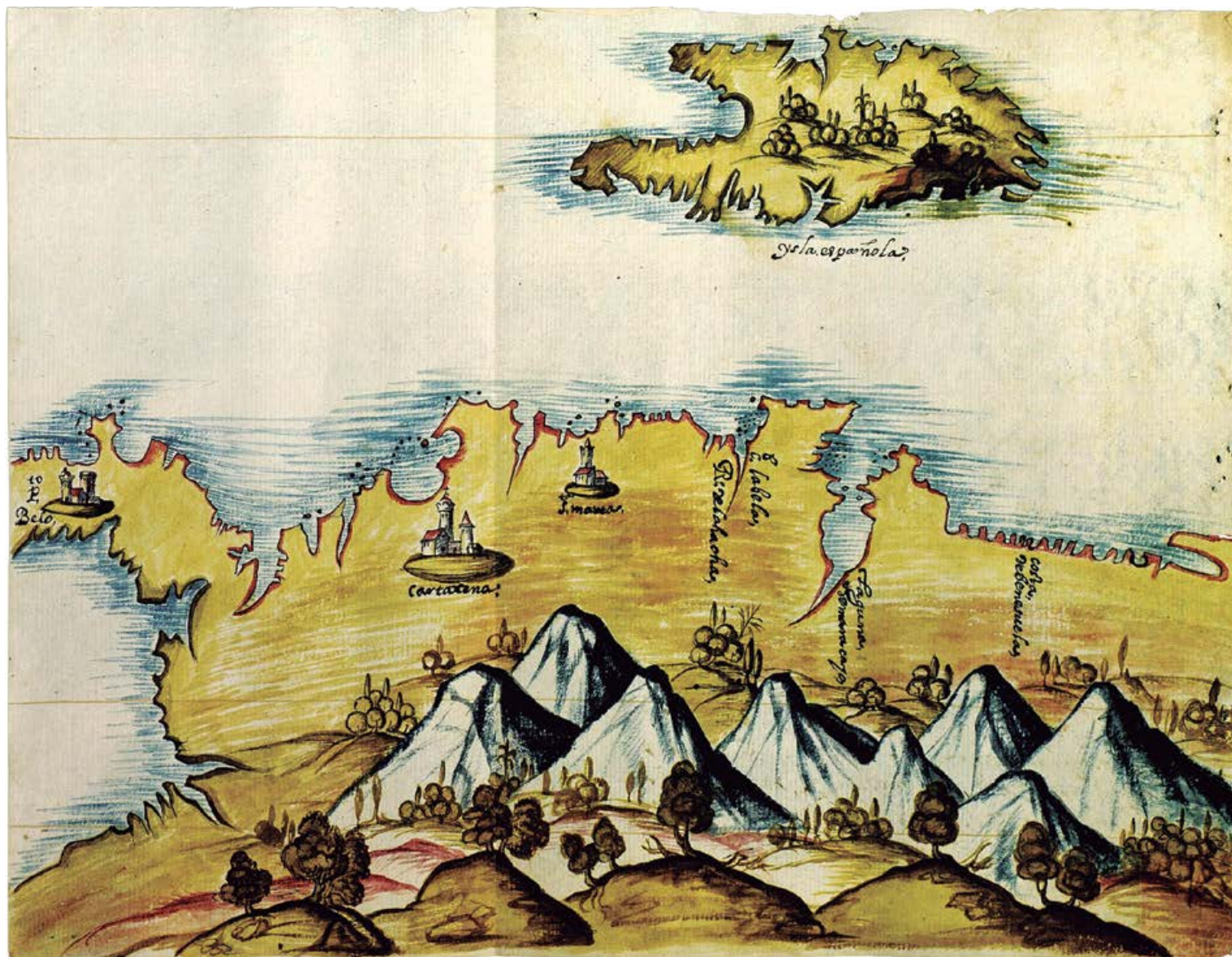
El agotamiento de los metales preciosos, sumado a la férrea resistencia de los indígenas bondas y chimilas con emboscadas en los caminos, impedían la búsqueda de alimentos y las incursiones para explorar el territorio. La Corona española se enfrentó a la disyuntiva de poblar o despoblar, que al pasar el tiempo nunca pudo resolver. Desde la primera mitad del siglo XVI, Santa Marta sufrió los consecutivos ataques, saqueos e incendios de corsarios franceses como Jean-François de la Roque de Roberval (1543), Pierre Braques (1544), Jacques de Sores (1555) y Martin Cote (1560). Y luego de los ingleses John Hawkins (1565), Francis Drake (1585), Anthony Shirley (1596) y del portugués Cristóbal Cordello (1597) que también impidieron su desarrollo poblacional y económico.

Durante los siglos XVI y XVII, cuando los Habsburgo de la Casa de Austria estaban en el trono español, la ciudad se mantuvo a la deriva y por fuera de sus prioridades. En esta época permaneció indefensa, aislada, sumida en la pobreza y rodeada por indígenas como los chimilas. Estos factores determinaron una dramática evolución histórica que en diversos momentos vio comprometida su existencia, pero la tenacidad de los samarios, con su terca persistencia le permitió emerger de las cenizas después del horror de un asalto de los

enemigos de España, en especial de la piratería francesa e inglesa.

El mapa del litoral como documento hace parte de una investigación sobre el contrabando entre Cartagena de Indias (Colombia) y Veracruz (México) en el que usaban embarcaciones para transportar toneles de vinos, aceite y otras mercancías fuera de registro. Fue presentado por el promotor fiscal Miguel Tonel como pesquisa acordada el 17 de abril de 1629 por el auto del juez de la comisión, licenciado Domingo de Argüello Carvajal. Originalmente, en el texto de la documentación asociada el mapa aparece como «Pintura de la costa de Cartaxena».

Es una cartografía sin cartela ni banda y con su título; muestra de manera imprecisa el margen costero del norte de Colombia y Venezuela, además de la desproporcionada isla La Española (Haití y República Dominicana) con un interior arbolado. A diferencia de otros mapas portulanos, solo señala como referentes toponímicos la costa de Venezuela, la laguna de Maracaibo y el cabo de la Vela, además de las poblaciones de Cartagena de Indias, Santa Marta y Riohacha, y sobre el istmo de Panamá aparece señalado Portobelo. Al interior del territorio presenta el sistema montañoso andino, dibujado sin las proporciones correspondientes, que pocas veces era consignado en las cartografías de esta época.



Mapa de la costa septentrional de América del Sur, desde la península de Araya en Venezuela hasta Portobelo en Panamá
Miguel Tonel (licenciado), 1629.

Tierra Firme y Nuevo Reino de Granada y Popayán

Autor:

Nicolás Sanson d'Abbeville
(cartógrafo).

Creado / Publicado:

1656.

Escala gráfica:

Un hermoso adorno enmarca el cuadro donde están consignadas las escalas utilizadas para representar esta cartografía: Leuce Hispanica y Miliaria Germanica Communia.

Descripción física:

Mapa manuscrito a color en formato de 40,5 x 54 centímetros.

Notas:

Presenta una cartela en forma de adorno clásico con la siguiente inscripción en latín: «Terra Firma et Novum Regnum Granatense et Popayan». Enseña dos hermosas rosas de los vientos de 32 rumbos, rematadas en una flor de lis, que orientan los mares del norte y sur.

Archivo:

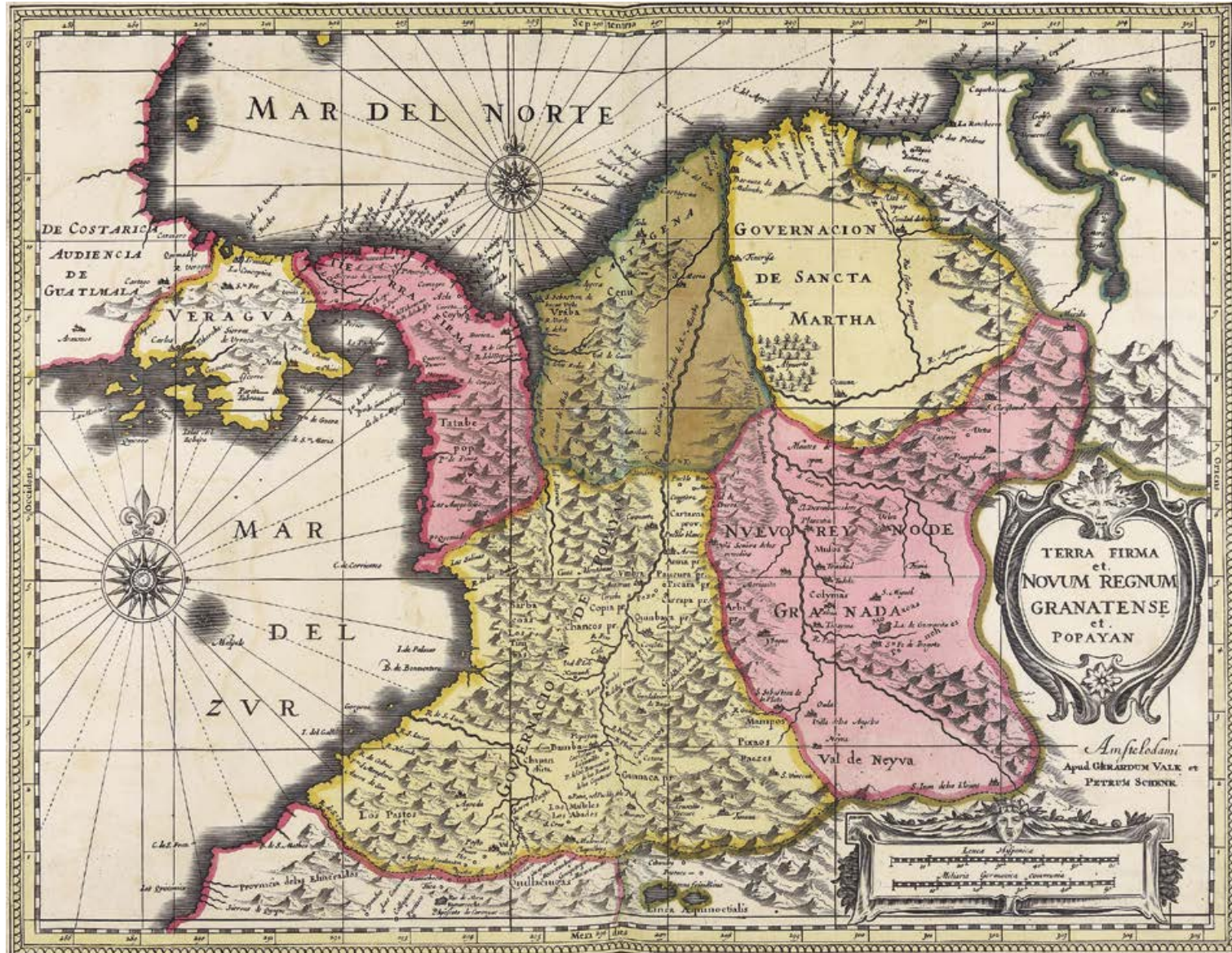
Bibliothèque nationale de France (BnF).
París (Francia).
Departamento de Cartas y Planos.
GE DD-626 (32 RES).

El «Reino de Tierra Firme» fue la primera entidad territorial o demarcación administrativa continental que se configuró literalmente en América del Sur, si bien pertenecía nominalmente a los «Reinos de Indias». Abarcaba el litoral caribeño, desde el cabo Gracias a Dios en Centroamérica hasta las Guayanas, y luego, en 1502, su parte occidental pasó a denominarse como «Nueva Castilla de Oro del Reino de Tierra Firme». La parte comprendida entre el cabo Gracias a Dios hasta el cabo de la Vela fue dividida en 1508, creando la gobernación de Veragua que conformaba el territorio desde el cabo Gracias a Dios hasta el río Atrato, en el golfo de Urabá, encargada a Diego de Nicuesa, quien fundó la ciudad de Nombre de Dios; y la gobernación de Nueva Andalucía, desde dicho río hasta el cabo de la Vela, nombrando gobernador a Alonso de Ojeda. El 16 de febrero de 1533 fue fragmentada para crear las provincias de Cartagena y Santa Marta; también se configuraron otras entidades territoriales como el Nuevo Reino de Granada y Popayán, que dependían administrativamente de la Real Audiencia de Santo Domingo.

A medida que las expediciones de conquista penetraban hacia los territorios internos, se fueron ampliando o creando nuevas gobernaciones, como Castilla de Oro o Castilla del Oro o gobernación de Castilla del Oro, segregada en 1514 de la gobernación de Veragua al descubrirse el océano Pacífico,

luego conocida como provincia de Castilla del Oro en 1535, año desde el cual se volvería a utilizar el término de Castilla del Oro de Tierra Firme. Su capital fue la ciudad de Santa María la Antigua del Darién, que había sido fundada por Martín Fernández de Enciso y Vasco Núñez de Balboa en 1510, hasta que la capitalidad fuera trasladada a Ciudad de Panamá en 1520, siendo aquella abandonada definitivamente en 1524. Abarcaba desde el golfo de Urabá hasta el río Belén, en donde se iniciaba la gobernación de Veragua, que llegaba a la costa de la actual Nicaragua y Costa Rica.

Respecto a la gobernación de Santa Marta, se le había ofrecido inicialmente a Gonzalo Fernández de Oviedo, el primer cronista de Indias y veedor de las fundiciones de oro de Santo Domingo, aunque no aceptó el cargo. En su lugar, y por Capitulación firmada por Carlos I, fechada el 6 de noviembre de 1524 en Valladolid, fue entregada a Rodrigo de Bastidas, designándolo capitán vitalicio y adelantado de la Provincia y Puerto de Santa Marta, cuando se hallaba en Santo Domingo, donde desempeñaba el cargo de almorjante mayor o cobrador de las rentas reales. Bastidas había mostrado interés por gobernar este territorio, pues con anterioridad había elevado una petición al Consejo de Indias consistente en llevar cien labradores y fundar una población en Tierra Firme en 1519.



Terre Firma et Novum Regnum Granatense et Popayan
Nicolás Sanson d'Abbeville (cartógrafo), 1656.

Carta de la costa de Caracas, desde Trinidad hasta el río Grande de Sta. Marta

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

Segunda mitad del siglo XVII.

Escala gráfica:

La cartografía presenta tres barras gráficas: Savallele de 10 g., Pavallele de 15 g. y Equinocial de 17g. 1/2.

Descripción física:

Mapa manuscrito sobre papel con formato de 63 x 86 centímetros, dibujado en tinta negra e iluminado con tonalidades de verde, destacando el litoral con sus accidentes geográficos.

Un adorno de forma hexagonal poco frecuente encierra el título del plano: «Carta de coste de Caracque depuis la Trinité jusque la rivière grande de Ste. Marthe».

Notas:

El mapa no contiene título.

Archivo:

Bibliothèque nationale de France (BnF).

París (Francia).

Departamento de Cartas y Planos. División 1 del Portafolio 158.

GE SH 18 PF 158 DIV 1 P 1.

Servicio Hidrográfico y Oceánico de la Marina dedicado a las costas de Colombia y Venezuela.

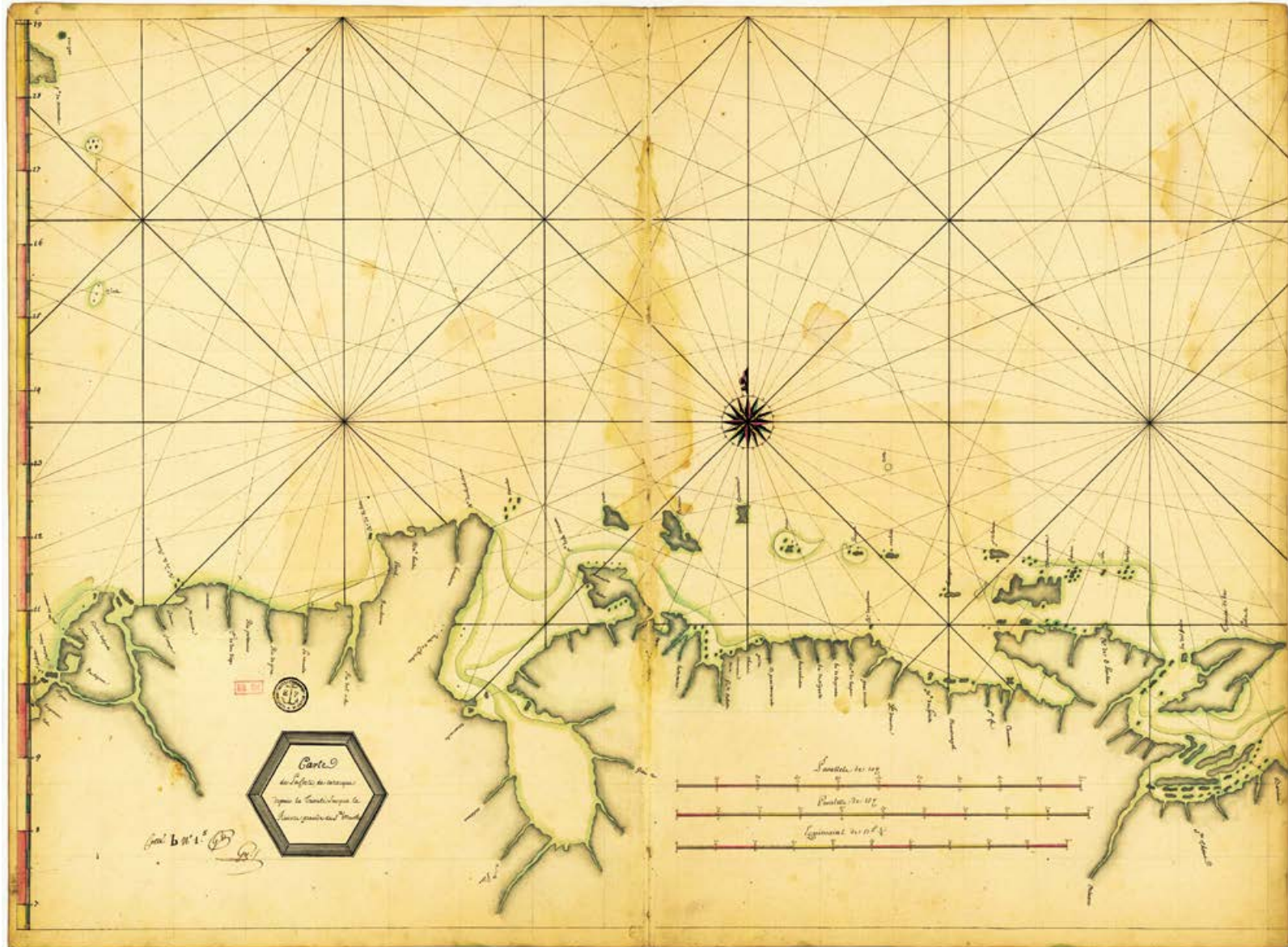
La cartografía, al parecer de un autor francés, está orientada hacia el norte magnético —por su uso práctico de derrota— con una estrella de los vientos o rosa náutica de 32 rumbos rematada en media lis, que constituye un elemento planímetro y de gran juego ornamental. Presenta una cuadrícula de las líneas meridionales para determinar la posición (longitud) respecto al meridiano de referencia y la latitud, determinada por un paralelo, superpuesta a un entramado de líneas repartidas que forman la red de rumbos, indispensable como guía en la navegación. La acompañan tres barras de escalas o de representaciones gráficas francesas. Como todo plano portulano, registra el borde costero de manera amorfa y desproporcionada, característico de la cartografía de los siglos XVI y XVII, cuando las mediciones geodésicas para la elaboración precisa de mapas y planos no eran muy rigurosas.

Revela principalmente las islas cercanas al litoral, bahías, cabos, golfos, puertos seguros, zonas peligrosas, bancos o arrecifes, sitios para aprovisionamientos de leña y bastimentos, lugares de socorro como prevención de malas condiciones atmosféricas, y ríos que podían constituirse en arteria fluvial para los territorios internos. No detalla su geografía, lo que permite establecer las rutinas de reconocimiento continental entre Colombia y

Venezuela realizadas por los cartógrafos a través de estas cartas náuticas. Presenta los nombres o toponímicos perpendicularmente a la costa como es característico de la cartografía portulana.

Comprende el litoral continental caribeño entre Tolú (referenciando el accidente geográfico más importante, como es la desembocadura del río Magdalena) y la isla Trinidad, donde comienza el arco insular de las Antillas Menores, mostrando todas las Antillas de Sotavento frente a las costas venezolanas, identificando toda la toponimia geomorfológica (ríos y poblaciones). En territorio de la República Bolivariana de Venezuela destacamos a Cumaná, la primera ciudad fundada en América del Sur, aunque no oficialmente por la Corona española por ser un asentamiento espontáneo por iniciativa de una misión franciscana.

En territorio colombiano, desde la península de La Guajira, reseñan a bahía de Honda, cabo de la Vela, Portete, Ranchería, la ciudad de Río del Acha, La Ramada, río de Pira, río Palomino, río de Don Diego, ancones (Parque Tairona), cabo de la Ruassa, la ciudad de Santa Marta (señalada erróneamente como Sta. María), Gaira y Ciénaga; también registra el río Magdalena e incluso la ciudad de Cartagena, aunque sin referenciar la Ciénaga Grande de Santa Marta.



Carte de la Coste de Caracque depuis la Trinité jusqua la rivière grande de Ste. Marthe
Anónimo, segunda mitad del siglo XVII.

Carta de las costas de las Indias Occidentales, entre Santa Marta y la isla Careas

Autor:

Arent Roggeveen (agrimensor y matemático).

Creado / Publicado:

1660.

Escala gráfica:

Millas en grados. Duijtsche Mjlen 15 in een Graal [= 18,2 centímetros].

Descripción física:

Mapa manuscrito a color en formato de 41,5 x 51 centímetros. Presenta una cartela con el título del mapa: «Paskaerte vande Cust van West Indien Tuschen St. Marthe en Ilha Careas».

Befchreven door Arent Roggeveen. En el ángulo inferior derecho va un cuadro con la escala de la cartografía.

Notas:

No contiene.

Archivo:

Bibliothèque nationale de France (BnF)
París (Francia)
Departamento de Cartas y Planos
División 2 del Portafolio 161
GE SH 18 PF 161 DIV 2 P 7 D
Servicio Hidrográfico y Oceánico de la Marina dedicado a las costas de Colombia y Venezuela.

Las rebeliones indígenas no contribuían al desarrollo económico de Santa Marta, aunque pudiera basarse en la agricultura, actividad propicia por la fertilidad de sus tierras, o aprovechar los grandes bosques cuya madera era ideal para construir grandes embarcaciones y así motivar el emplazamiento de un astillero en su puerto. Durante el siglo XVII, los samarios se enfrentaron, con una desventajosa defensa, ante un enemigo superior militar y logísticamente. Fue atacada por diversos personajes: el corsario holandés Adrian Janszoon Pater (1630); el almirantazgo inglés de William Goodson (1655), Edward D'Oyley y Christopher Myngs (1658); los bucaneros ingleses John Morris (1663) y Edward Collier (1670); la sociedad criminal de Pierre La Garde, John Coxon y William Barnes (1677); un pirata inglés que llamaron el enemigo de las abras (1679); el almirante francés Jean d'Estrées, conde de Estrées (1680); piratas holandeses (1680); piratas ingleses (1681); piratas desconocidos (1683); y el corsario holandés Petri Daniel, el enemigo de San Miguel (1693). La ciudad sufrió un retroceso después del ataque de Goodson y sucedió un proceso de emigración a otras ciudades, como Maracaibo, Mompox, Santa Fe de Bogotá, Cartagena, Honda, etc.

La cartografía de Arent Roggeveen es la primera que detalla la margen costera desde Santa Marta hasta Cartagena con todos sus accidentes geográficos y toponímicos. Las cartas marinas anteriores,

como las de Johannes van Keulen, cubrían regiones sustancialmente más grandes, pero con menos detalles. Al morir su autor en 1679, las planchas fueron compradas por Jacobus Robijn y las volvió a publicar un año después, agregando su nombre al título dentro de un adorno. Esta presenta su cuadrícula referenciando sus coordenadas, revela el litoral comprendido entre la bahía de Santa Marta y la isla Karex, hoy Tierrabomba, habitada por los indígenas caribes antes de la llegada de los españoles; se aprecia la entrada a la bahía interior de Cartagena por Bocachica, con todas las imprecisiones que aduce una cartografía de esta época.

El gráfico está orientado con el sur en la parte superior, la bahía de Santa Marta está mal dibujada porque la representa en forma de rectángulo, localizando la ciudad a su lado derecho, sin señalar ninguna de sus fortificaciones, como sí tuvo el cuidado en detallarlo en la parte correspondiente a Cartagena de Indias. Señala los sitios donde era posible fondear, representándolos con un ancla. Muestra tímidamente las últimas estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta, como Sierra de Bonda o punta de Córdoba. Al otro lado del río Magdalena, señala la Sierra de Samba en el actual departamento del Atlántico. De los toponímicos con el español antiguo, están el cabo de la Aguja, río Gaira, Ciénaga Grande, río Magdalena, bahía Samba y bahía del Gato.

Barcos conducidos por Rodrigo de Bastidas y Álvarez Palomino pasan del puerto de Santo Domingo en la isla Hispaniola rumbo a Santa Marta

Autor:

Pieter van der Aa (cartógrafo).

Creado / Publicado:

1707.

Escala gráfica:

La cartografía contiene dos escalas, milla alemana y milla española, además de las coordenadas geográficas.

Descripción física:

Mapa manuscrito a color en formato de 18 x 27 centímetros. El mapa presenta un dibujo alusivo al atentado a Rodrigo de Bastidas dentro de su aposento en el ángulo superior izquierdo con la siguiente leyenda en una columna: «Scheeos-Togt door RODRIGUE DE BASTIDES en P. ALVARES POLOMINA uyt de Haven Ven St. Domingo op HISPANIOLA gedaana St. MARTHA».

Notas:

No contiene.

Archivo:

Biblioteca Virtual Banco de la República.
Bogotá, D.C. (Colombia).
Número topográfico H747.

El siglo XVIII abrió con el ascenso de los Borbón, de estirpe francesa, al trono español, que a lo largo de esta centuria transformaría el destino de las posesiones españolas de ultramar con medidas económicas favorables para el comercio en una época de grandes avances científicos. El cartógrafo y editor holandés Pieter van der Aa imprimió este valioso mapa delineado a todo color que aparece inserto en la *Colección de los viajes memorables en las Indias Orientales y Occidentales*, elaborado en 1707, y preparado para ilustrar la narrativa de García de Loyasa. Refrenda las deficiencias de los avances cartográficos de su época, como la desproporcionada área del mar Caribe y la forma errónea del litoral Caribe colombiano y venezolano. Destaca los territorios de «Castilla del Oro, la gobernación de Santa Marta, Venezuela y Nova Paria Andalusia». De la misma manera, las Antillas Mayores con las islas La Española y Puerto Rico, el arco insular de las Antillas Menores; y además, los puertos, ciudades, zona de misiones, principales ríos e insinúa parte del relieve andino. El mapa contiene sus coordenadas y su escala en millas germánicas e hispánicas ubicada en su borde.

El monarca español Carlos I había ofrecido la gobernación de Santa Marta a Rodrigo de Bastidas por Real Cédula del 22 de diciembre de 1521, que no

pudo cumplir por su grave situación económica y la falta de personal, obligándolo a aplazar su proyecto. De hecho, Bastidas, acompañado de Alonso de Ojeda, había recorrido este litoral en 1501, oportunidad que le dio por nombrar al puerto como Santa Marta. Los reyes españoles le reiteran la necesidad de poblar en Tierra Firme con una nueva Capitulación del 6 de noviembre de 1524, firmada en Valladolid, designándolo «capitán vitalicio y adelantado de la Provincia y Puerto de Santa Marta», que sería la génesis de la futura ciudad de Santa Marta, fundada el 29 de julio de 1525.

Conforme a la ilustración que adorna su ángulo superior izquierdo, la cartografía está dedicada a la ciudad de Santa Marta, el grabado hace alusión al vil atentado que sufrió el fundador Rodrigo de Bastidas a manos del primer alcalde, su lugarteniente Pedro de Villafuerte, y por algunos soldados de su guardia. El hecho criminal lo dejó gravemente herido y a la postre le costaría la vida el 28 de julio de 1527, al llegar a la ciudad de Santiago de Cuba. Antes de partir, el gobernador Bastidas dejó la administración política en manos de su amigo, el maestre de campo Rodrigo Álvarez Palomino, como premio a su fidelidad y quien moriría al tratar de cruzar el río que hoy lleva su apellido (río Palomino), actual punto limítrofe con el departamento de La Guajira.



Scheeps-Togt door Rodrigue de Bastides en P. Alvares Polomina uyt Haven Van St. Domingo op hispaniola Gedaan na St. Martha Pieter van der Aa (cartógrafo), 1707.

Capítulo 3

Cartografías de las rutas de exploración a los territorios internos

Está esta provincia de Santa Marta en la costa de Tierra Firme, veinte ó veinticinco leguas apartadas del río Grande del Magdalena, hacia la parte del Sur, ó por más claridad, del Cabo de la Vela.

Fray Pedro de Aguado
Recopilación historial, 1573

El proceso de reconocimiento y conquista del Nuevo Mundo por España inició con el recorrido de los primeros navegantes por el largo litoral del mar Caribe, que tomaría tres décadas antes de comenzar una segunda etapa consistente en la exploración del territorio continental, que hasta entonces era un enigma para las huestes españolas. Así como se delineaban las cartas portulanas ubicando los principales puertos y sitios propicios para fundar sus naves, también hubo necesidad de levantar cartas de exploración que les permitieran el conocimiento y registro de los caminos a los asentamientos poblacionales indígenas, representando la región en forma esquemática, tanto en el llano donde se asentaba la ciudad de Santa Marta como hacia la Sierra Nevada de Santa Marta donde se tenía noticia del hallazgo de oro.

Los manuscritos gráficos se dibujaban de manera esquemática: para su utilización sobre el terreno y como guía para desplazar las compañías expedicionarias, donde los accidentes geográficos no eran casi expresados. Salvo por su importancia, debían ser tenidos en cuenta para el movimiento de la tropa entre las distintas poblaciones, como los ríos que eran atravesados por caminos, las ciénagas con sus caños que servían

como rutas de ingreso y las montañas para simplificar un trayecto. Usualmente, las vías de comunicación que unían las diferentes poblaciones se referenciaban como una línea casi recta, cuando en la práctica podían ser sinuosas. La presencia de la Ciénaga Grande de Santa Marta fue poco advertida en las escasas cartografías de exploración de nuestra región, pero no ocurría el caso para la Sierra Nevada de Santa Marta, de interés por la presencia de los asentamientos indígenas.

Durante los primeros años de posesión territorial, conocer las rutas interoceánicas y abreviar el camino hacia las poblaciones indígenas fue imperativo para poder enfrentar la cruel realidad que encerraban estas tierras desconocidas, ya que semejante desafío representaba emprender las duras incursiones a parajes insospechados, abriendo caminos monte adentro, atravesando ríos y desafiando los más inesperados peligros.

De la ciudad de Santa Marta partieron las expediciones de conquista, como la de García de Lerma, en primer lugar a los valles inmediatos donde habitaban los indígenas de Mamatoco, Bonda, Gaira y Taganga; los taironas en la Sierra Nevada de Santa Marta y, más adentro, los chimilas al sur de la provincia de Santa Marta. Era un verdadero riesgo recompensado con el apoderamiento del oro y las ofrendas generosas y espontáneas de los indígenas, codiciadas por los españoles en su afán de lucro y principio del trato fatal precipitado por las célebres «entradas» a esos territorios.

En la segunda etapa de este periodo de conquista incursionaron a los alejados valles, salvando los obstáculos

que la naturaleza les imponía. Se adentraron utilizando la vía corriente arriba, o por las orillas del río Grande de La Magdalena, que los condujo al país de los chibchas, despertándose de manera incontenible la fiebre de las esmeraldas y del oro. La fantasmal quimera de El Dorado que viajó de vuelta en los galeones a la península ibérica atrajo a los más voraces depredadores de la cultura establecida. Recordemos que esa fue la ruta utilizada por Gonzalo Jiménez de Quesada para llegar a las tierras de los chibchas, en cuya meseta fundaría la ciudad de Santa Fe de Bogotá en 1538.

Una vista del camino entre las ciudades de Santa Marta y Valledupar de la segunda mitad del siglo XVIII nos hace suponer la difícil caminata al ir bordeando la base de la Sierra Nevada de Santa Marta y los obstáculos naturales que debían salvar, como los ríos que bajan de ella y desembocan en la Ciénaga Grande; además del estado de esas trochas en época invernal para realizar jornadas a pie. Respecto a la visión urbana en las cartografías de exploración que presentamos, estas corresponden a los siglos XVI y XVII y fueron realizadas sin ninguna rigurosidad técnica. Los dibujos son a mano alzada, lo que no nos permite establecer con certeza su visión urbana. De acuerdo con estos registros, la ciudad conservó su morfología inicial de trama en retícula con manzanas rectangulares, cuyo lado más largo se orientaba con sentido naciente-poniente, dominado por una calle y dos callejuelas. A saber, esta disposición es herencia del urbanismo islámico.



Vista de la ruta a los pueblos indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

Dibujo de segunda mitad del siglo XVI.

Escala gráfica:

De cinco mil varas castellanas. Aplicada al litoral y no a los territorios internos, la cual pierde su noción métrica en la profundidad del extenso llano.

Descripción física:

Representación manuscrita a todo color.

Notas:

Sobre el plano tiene la siguiente explicación:

- A. Santa Marta.
- B. Pueblo de Tangica.
- C. Pueblo de Mamatoco.
- D. Pueblo de Geriboca.
- E. Pueblo de Bonda.
- F. Pueblo de Mazinga.
- G. Pueblo de Gaira.
- H. Guardia de la Cuesta.
- Y. Pueblo de Taganga.

Archivo:

Archivo particular del coleccionista Alfredo Meriño Osorio. Santa Marta, D.T.C.H. (Colombia).

La elaboración de esta cartografía coincide con la difícil situación de Santa Marta vivida en la segunda mitad del XVI, cuando se hallaba sitiada por dos enemigos: hacia el este (naciente), los bondas hostigaban frecuentemente y amenazaban con incendiar la ciudad; y por el oeste (poniente), corsarios franceses e ingleses arremetían con sus saqueos. Corresponde a la vista más antigua conocida de la región y revela tímidamente la incipiente morfología de su trazado urbano y los territorios circundantes.

La ubicamos promediando el siglo XVI, y allí aparecen importantes referencias geográficas que se constituían en guías principales para las incursiones a las poblaciones indígenas, a la vez que señala las rutas de intercomunicación en pleno apogeo de búsqueda del oro: Tangica, Geriboca, Mamatoco, Bonda, Mazinga, Gaira y Taganga. Indica los lugares referenciales, como la guardia de la Cuesta y el camino de Tamacá, todo ello en el vasto territorio comprendido desde la bahía de Santa Marta hasta el sistema montañoso independiente de la Sierra Nevada de Santa Marta. Por la época de su delineación, el puerto de Santa Marta había adquirido relevancia militar, así que sus características naturales fueron definitivas para la llegada de las naves provenientes de España, por ello se convirtió en cabeza de puente para la conquista

de Tierra Firme y el flujo de metales entre Santo Domingo y la Madre Patria.

El bosquejo a mano alzada fue realizado sin los elementos de la cartografía moderna, aunque por la expresión del trazado revela algún conocimiento de la perspectiva y la proporción. Referencia la explanada donde se asentaría definitivamente la ciudad con sus ríos Manzanares y Gaira, además de los accidentes geográficos de la margen costera: las bahías de Santa Marta, Taganga y Gaira; las abras de Santa Ana, El Morrito y la isla del Morro; los cerros de San Fernando y punta de Gaira; y el litoral entre la bahía de Taganga y el cerro de la Gloria. Debido a la dificultad de su medición, la Sierra Nevada de Santa Marta es representada como un montón de colinas agrupadas, formando una explanada con un hemiciclo natural, cuyas últimas estribaciones desaparecen en el mar Caribe.

Santa Marta se representa con seis manzanas sobre la margen izquierda del río Manzanares, pues probablemente fue el primer sitio fundacional, si bien planos posteriores la localizan más al norte, próxima a las abras de Santa Ana por la razón del puerto, pero creemos que las determinantes ambientales — con la salina al norte y las inundaciones al sur— fueron cruciales para su emplazamiento definitivo en el centro de ese sector por ser el sitio más propicio.



Vista de la ruta a los
pueblos indígenas de
la Sierra Nevada de
Santa Marta
Anónimo, segunda
mitad del siglo XVI.

Mapa del río Grande de la Magdalena, desde su desembocadura hasta más arriba de la ciudad de Mariquita, con expresión de gran número de poblaciones y de ríos que en él desembocan

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

1601.

Escala gráfica:

Indeterminada.

Descripción física:

Representación manuscrita sobre papel en formato de 42,4 x 94,3 centímetros, con aguada de colores, tinta sepia y grafito.

Notas:

La cartografía presenta señaladas las siguientes poblaciones: Santa Marta (Magdalena). Tenerife (Magdalena). Cartagena de Indias (Bolívar). Mompox (Bolívar). Cáceres (Antioquia). Remedios (Antioquia). Pamplona (Norte de Santander). Honda (Tolima). San Sebastián de Mariquita (Tolima). La Palma (Cundinamarca). Muzo (Boyacá). Bogotá (Distrito Capital). Río Magdalena.

Archivo:

Archivo General de Indias (AGI). Sevilla (España). Catálogo de Mapas y Planos. Audiencia de Panamá. Signatura MP-Panamá 24.

Durante el siglo XVII, Santa Marta permaneció aislada del contexto geopolítico imperial español, una situación complicada considerando la presión externa ejercida por piratas y corsarios de naciones enemigas como Inglaterra, Francia y Holanda. La actividad comercial del litoral Caribe se revolucionó en Cartagena de Indias a partir de la segunda mitad de dicha centuria, radicando la Corona española sus intereses en aquel puerto en detrimento de las aspiraciones samarias. El puerto samario quedó excluido de la ruta comercial determinada por España; y con ello perdió toda posibilidad de desarrollo.

La cartografía elaborada en 1601, a manera de vista a vuelo de pájaro, demuestra la importancia del río Magdalena en su época, como fácil arteria fluvial para viajar hacia el interior del Nuevo Reino Granada, siendo un mapa guía de gran utilidad para los viajeros provenientes de España, cuyo propósito era llegar a los pueblos remotos en el extenso territorio de la actual República de Colombia. El río aparece dividiendo dos largas cordilleras (central y oriental), mostrando su cauce con todos sus afluentes: los ríos Loro, Opón, Carare, Guarín, Gualí, San Bartolomé y Cauca. También se complementa con la red de caminos que servían para simplificar la travesía, desde la desembocadura en el mar Caribe hasta un poco más arriba de la

población de Mariquita. De la misma manera referencia las principales poblaciones con un perfil urbano, como Santa Marta, Cartagena, Tenerife, Santa Cruz de Mompox, Cáceres, Barrancabermeja, Remedios, Zaragoza, Pamplona, La Palma, Muzo, Vélez, Villeta, San Miguel de Guaduas, Honda, Santa Fe y Mariquita.

El mapa es desproporcionado territorialmente, comprensible para su época, e induce a la mala ubicación de las poblaciones que no son ribereñas como, por ejemplo, al presentar a la población de Honda antes de Bogotá, que está más alejada. No revela la Ciénaga Grande de Santa Marta ni a sus caños que interaccionan ambientalmente con el río Magdalena. Santa Marta aparece representada con un incipiente perfil urbano y mal ubicada: al pie de la desembocadura del río. Al igual que la ciudad de Cartagena, que realmente está más alejada. Asimismo, el dibujo señala el sitio donde mataron a un alguacil. Al dorso del mapa aparece el siguiente rótulo: «Description del Río Grande de la Magdalena», acompañado por este relato: «Relación de los daños que han sucedido en el Río Grande de la Magdalena por los indios de care y otros después que se descubrió este reino hasta que el licenciado Luis Enríquez, oidor de la Real Chancillería de Santa Fe del Nuevo Reino bajó a el castigo y lo que hizo y dejó ordenado».

Plano del puerto de Santa Marta

Autor:

Simón Martín, durante la gobernación de Rodrigo de Velasco.

Creado / Publicado:

1631.

Escala gráfica:

Indeterminada.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico sobre papel con formato de 26,1 x 41,5 centímetros, elaborado con pluma y aguada en verde, azul y sepia.

Notas:

No contiene título de la cartografía, aunque al dorso revela la siguiente inscripción: «Descripción del puerto de Santa Marta».

Archivo:

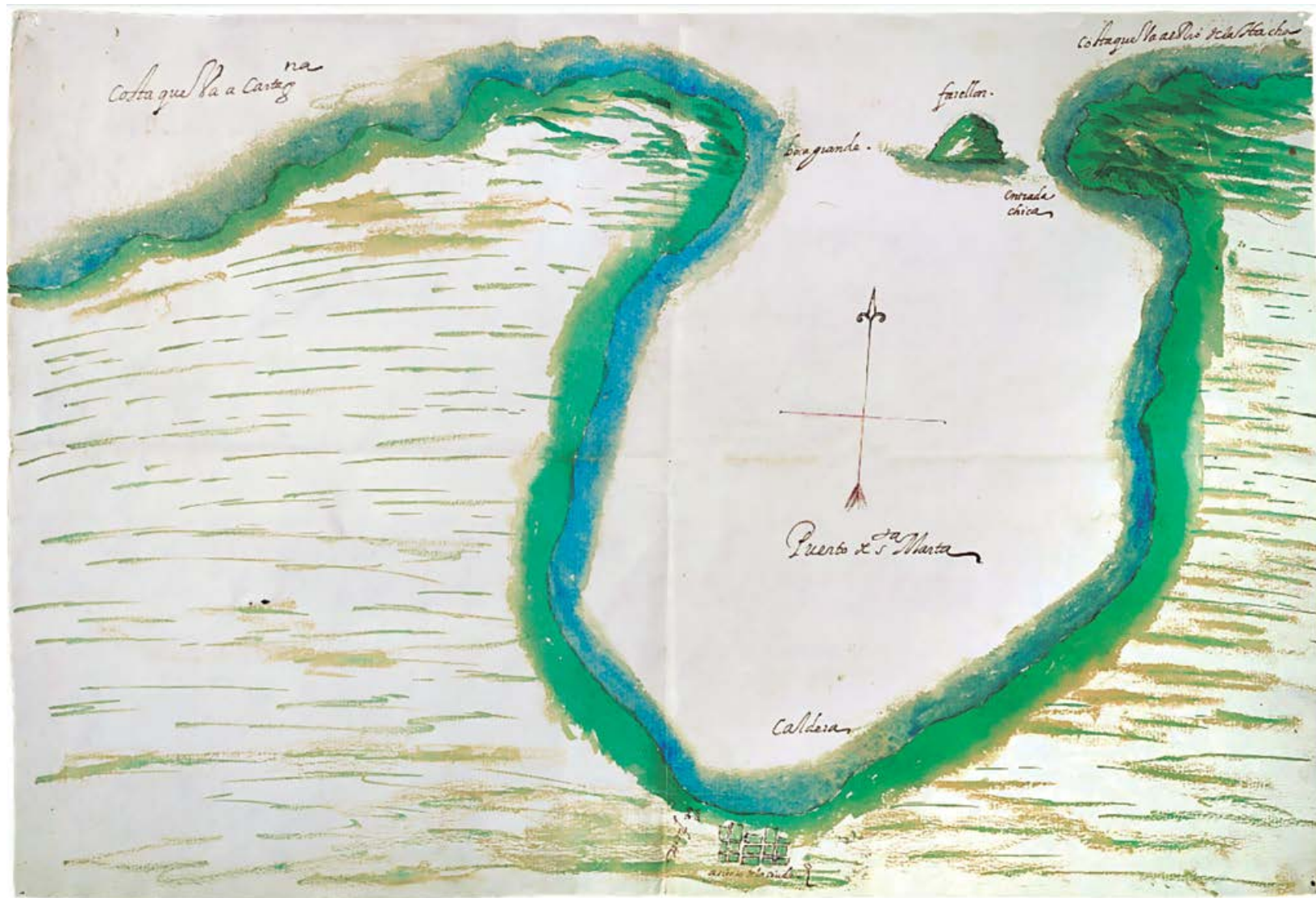
Archivo General de Indias (AGI).
Sevilla (España).
Catálogo de Mapas y Planos.
Audiencia de Panamá.
Signatura MP-Panamá 52.

Desde finales del siglo XVI, la ciudad no había progresado en lo urbanístico ni en lo arquitectónico al encontrarse materialmente arruinada por los continuos incendios y saqueos de corsarios franceses e ingleses. Se hallaba sin fomento de ninguna índole, abandonada por la monarquía, naufragando en un mar de dificultades y siendo víctima de la desmoralización de sus últimos gobernantes, que vendían los puestos militares y facilitaban el contrabando. El historiador Luis Navarro García sintetiza el papel de Santa Marta de finales del siglo XVI con la siguiente reflexión: «Podría decirse que la ciudad ya había vivido, ya había llenado la misión que, desde cierta perspectiva histórica, parecía haberle sido asignada». La construcción del Canal del Dique en 1649, que comunicaría fácilmente a Cartagena con el interior del país a través del río Magdalena, fue la estocada final para los intereses de esta población portuaria.

El croquis de la bahía y la ciudad de Santa Marta fue elaborado por orden del gobernador Rodrigo de Velasco y anexado a una carta enviada al rey de España Felipe IV desde Santa Marta, el 11 de septiembre de 1631, que adjunta copia de una memoria de Simón Martín sobre aspectos de la ciudad, un año después del cruel ataque del corsario holandés Ardrian Jansoon Pater. Al dorso de la comunica-

ción figura el rótulo «Descripción del Puerto de Santa Marta». La cartografía fue realizada a mano alzada con muy mala proporción; además, la bahía en forma de 'U' está pésimamente dibujada y fuera de escala, lo que hace pensar que su autor no tenía los conocimientos cartográficos necesarios para el oficio. No aparecen los puntos principales de su geografía, como las abras de Santa Ana, punta de Gaira, el río Manzanares, la caldera y la salina, tampoco revela el sistema independiente de la Sierra Nevada de Santa Marta, por no ser de su interés.

El objetivo principal de este dibujo desproporcionado y amorfo de la bahía de Santa Marta era ubicar geográficamente el «Asiento de la Ciudad». Revela su primera obra defensiva en la playa, el fuerte de San Juan de las Matas construido en 1602 y la plaza Mayor se ubica frente al mar con quince cuadrados a su alrededor, que corresponderían a las manzanas, acorde a otros planos de la misma época que muestran la misma cantidad. También es de su interés referenciar al puerto, con su orientación cardinal y registrando las dos entradas: «boca grande» y «entrada chica», con el farillón o la isla del Morro en el centro. De la misma manera, indica las rutas de navegación a las ciudades próximas: «Costa que va a Cartagena» y «Costa que va a Río de la Hacha».



Plano del puerto de Santa Marta
Simón Martín, 1631.

Razón de las distancias, que hay de los parajes más conocidos en el camino, que por orden del gobernador, comandante general interino don Andrés Pérez Calderón, y a sus expensas, se facilitó para transitar desde la ciudad, y población de la Nueva Valencia, y...

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

1767.

Escala gráfica:

De siete leguas castellanas.

Descripción física:

Representación manuscrita elaborada con aguada de acuarela y plumilla en tinta.

Notas:

Presenta la siguiente anotación: «Razon de las distancias, que ay de los parajes mas conocidos, en el Camino, que por orden del Gobernador Comandante Gen. Ynterino D.n Andres Perez Ruiz Calderon, y á sus expensas, se facilito para transitar desde la Ciudad, y Poblacion de la Nueva Valencia, y Valle Dupar hasta la ciudad de S.ta Marta, sin la dilacion que hasta aqui se ha experimentado con el seguro de las comodidades, q.e se prometen por dicho Camino».

Contiene en la parte inferior el título del mapa y una tabla con las distancias entre las poblaciones y los ríos.

Archivo:

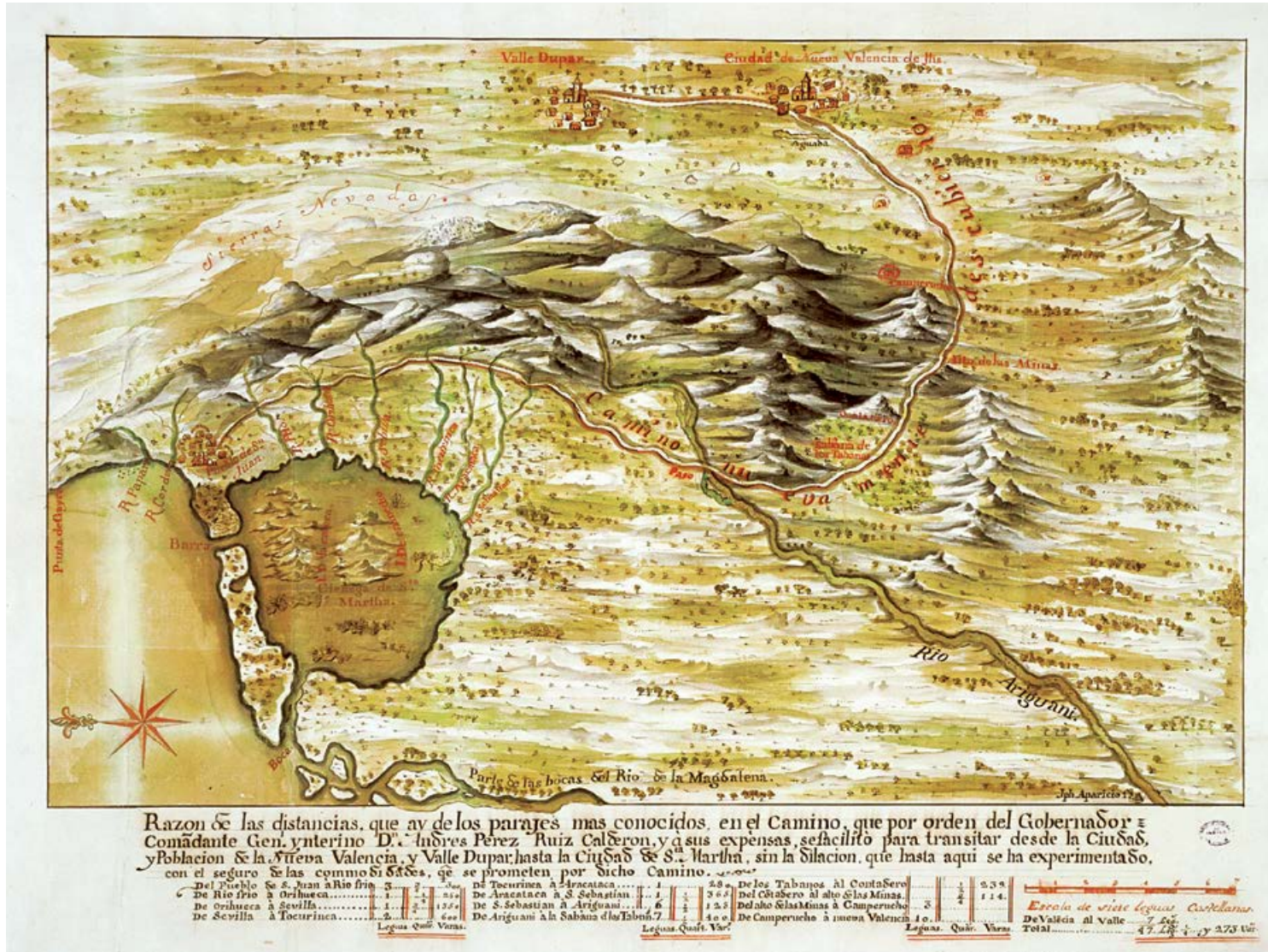
Archivo General de Indias (AGI).
Sevilla (España).
Catálogo de Mapas y Planos.
Audiencia de Panamá.
Signatura MP-Panamá, 354.

El gobierno de Andrés Pérez (entre 1763 y 1768) dio la apertura de varios caminos que iban desde Santa Marta a los territorios internos dominados por los indígenas llamados chimilas, fundamentado con el propósito de erigir nuevas poblaciones que ayudarían a la reducción o sometimiento de estos; objetivo que significaba para la provincia de Santa Marta un periodo de esperanza en lo económico, pues facilitaría sacar los frutos de exportación desde bien adentro de la jurisdicción hasta llevarlos al puerto de esta ciudad. La «pacificación» más conocida fue la realizada por José Fernando de Mier y Guerra (entre 1756 y 1764) con las poblaciones recién fundadas cerca del territorio de los chimilas y desde otras, como Valledupar y Valencia de Jesús, de donde salieron varias misiones que se internaron en lo recóndito de la provincia para transitarlas en todas las direcciones.

La cartografía es una vista a vuelo de pájaro, elaborada a mano alzada, donde se aprecian tres elementos fundamentales de nuestra geografía: el mar Caribe, la Ciénaga Grande de Santa Marta y la Sierra Nevada de Santa Marta, que se eleva abruptamente desde la margen costera del mar Caribe, alcanzando a tan solo 42 kilómetros una altura de 5775 metros en sus picos nevados, abarcando una superficie de 17 000 km², siendo la montaña costera

más alta del mundo; sin contar que por sus tres vertientes descienden más de treinta ríos. No muestra la ubicación de Santa Marta, aunque esta se deduce por el emplazamiento de la población de San Juan (actualmente el municipio de Ciénaga), disponiendo a la izquierda los ríos Papare y Córdoba. Desde allí se delinea el camino que señala los principales sitios o parajes más conocidos que probablemente utilizaban para pernoctar las caravanas de viajeros, como la sabana de los Tábanos, Cotadero, alto de Minas y Camperucho, hasta llegar a Valledupar y Nueva Valencia de Jesús, poblaciones de importancia al interior de la provincia de Santa Marta, ilustradas con un perfil urbano.

Dibuja los ríos Frío, Orihueca, Sevilla, Tucurínca, Aracataca y Fundación (San Sebastián), atravesando el camino y bajando desde la vertiente occidental de la Sierra Nevada de Santa Marta para derramar sus aguas en la Ciénaga Grande de Santa Marta; asimismo, un poco más alejado, aparece el río Ariguaní. Revela el «camino nuevamente descubierto» entre Santa Marta y Valledupar, pasando por la población de Nueva Valencia de Jesús, que suma 47 leguas, $\frac{1}{4}$ y 273 varas, aproximadamente 230 kilómetros. El mapa registra las distancias entre cada población o la relación entre los ríos, expresadas en leguas, cuartas y varas.



Razon de las distancias, que ay de los parajes mas conocidos en el Camino, que por orden del Governador Comandante Gen. Ynterino D.n Andres Perez Ruiz Calderon, y á sus expensas, se facilitó para transitar desde la Ciudad y Poblacion de la Nueva Valencia, y Valle Dupar hasta la ciudad de S.ta Martha, sin la dilacion, que hasta aqui se ha experimentado con el seguro de las comodidades, qe se prometen por dicho Camino
 Anónimo, 1767.

Capítulo 4

Cartografías de vistas de la ciudad de Santa Marta

Santa Marta está situada en un paraíso terrestre. Asentada a orillas de una playa que se desplegaba en forma de concha marina, agrupa sus casas blancas sobre el follaje de las palmeras y brilla el sol como un diamante engarzado en una esmeralda.

Élisée Reclus

Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta, 1855

Las vistas de ciudades aparecen en la Edad Media como un nuevo tipo de imágenes que articulaba conocimientos cartográficos con algunos elementos pictóricos. Surgieron como una representación gráfica de un campo de considerable extensión que se contempla desde un punto, siendo estas las más antiguas de este género e ilustradoras de los libros a partir del invento de la imprenta. Su difusión permitió la derivación de otras técnicas que sirvieron para la entretención pública, como la elaboración de panoramas que se afianzaron con el paso del tiempo y acompañaron otro nuevo tipo de imágenes lúdicas y comerciales, como los dioramas, cosmoramas, navalaromas, pleoramas y fantasmagorías.

Los panoramas pretendían sorprender al público con un espectáculo de imágenes que representaban grandes sucesos y la visión de ciudades. Involucraba una relación entre imagen y cuerpo, puesto que el observador no apreciaba una superficie plana como la del cuadro, sino que debía moverse para experimentar la visión de los grandes lienzos. La descripción iba de la mano de los detalles; muchos panoramas eran valorados por su capacidad de ofrecer perspectivas convincentes, tomadas como documentos de la realidad.

La perspectiva utilizada por algunas culturas a lo largo de la historia fue fundamental para el logro de este género,

indispensable como método de dibujo en la representación de un espacio tridimensional sobre una superficie plana, pero su comprensión como método científico se conoció en Europa en el siglo xv, con los principios matemáticos desarrollados por Filippo Brunelleschi, que revolucionaron el arte y la pintura. Se desarrollaron diferentes tipos de perspectiva: la lineal o cónica, basada en que las líneas rectas se unen o convergen en un punto que se sitúa en la línea del horizonte, conocida como punto de fuga; la caballera, que representa los objetos como si se observaran desde lo alto; la axonométrica, basada en las leyes de la geometría; la aérea o a vuelo de pájaro; y la atmosférica.

Las vistas en perspectiva de las ciudades o edificios insertaban una función informativa que permitía observar y reconocer una población desde el perfil de su alzado. Para ello se utilizaba un tipo de proyección, denominado perspectiva militar y que hace mención a la técnica utilizada para representar cuerpos en el espacio, aunque sin emplear la deformación producida por la perspectiva y ubicación de los cuerpos respecto al observador.

La proyección otorga preferencia a una de las caras del cuerpo, la cual aparece horizontal y en verdadera magnitud, mientras las demás aparecen deformadas. Su utilidad se basa en lograr la perspectiva de un conjunto de edificios a partir de su planta, que se reproduce de forma ortogonal. Las vistas en alzado o a vista de pájaro (terminología común a otras lenguas: *à vu d'oiseau* o *bird's-eye view*) empleaban la perspectiva caballera para definir la posición de edificios y viales, o se deformaban

en aproximaciones a una cónica, mediante una ligera convergencia de las líneas de soporte horizontal; estas tienen una doble función, pues permiten ser utilizadas como recurso pedagógico.

Desde el trabajo del impresor Arnold Ther Hoerner y su crónica mundial titulada *Fasciculus temporum*, donde presenta nueve ilustraciones, es posible encontrar las características de este género de ilustración xilográfica, siendo Venecia la ciudad inspiradora. Una de las vistas más icónicas de la época del Renacimiento es la representación o «vista de pájaro» de dicha ciudad, aparecida en el *Supplementum chronicarum orbis ab initio mundi* de Jacopo Filippo Foresti da Bergamo; gran obra xilográfica en seis folios, publicada en 1497, pionera exponente de esa imagen creativa, densa e impar, dentro de una copiosa dinastía donde abundará la seriación y la imitación.

Años más tarde, los editores George Braum y Frans Hogenberg sacan a la luz pública el *Civitates Orbis Terrarum*, una compilación de seis volúmenes en la que se incluían cerca de quinientas ciudades; auténtica taxonomía histórica del urbanismo medieval y renacentista de 1572. Dos años después, Abraham Ortelius publica el *Theatrum Orbis Terrarum*, el cual es considerado como el primer atlas de la historia. El concepto causó sensación al ser el primer ensayo en representar la mayor parte de las ciudades del mundo conocidas por los europeos. Se recurría a un moderno estilo pictórico y a una nueva perspectiva: planos en dos dimensiones, representaciones tridimensionales y perspectivas a vista de pájaro (aunque carecieron de fidelidad para representar la realidad,

pues utilizaban demasiada fantasía para personificar las ciudades). Ambas publicaciones respondieron a un creciente interés de los europeos por conocer otras partes del mundo, puesto que llegaba en un momento en el que el poder adquisitivo aumentaba en algunas clases sociales y también porque los libros ya eran más asequibles.

A finales del siglo XVI, las vistas de ciudades se complementarían con el género llamado «literatura de viajes» que estaba tomando fuerza, pues eran escritos de enorme atractivo para la sociedad, animada por los descubrimientos y exploraciones, ya que les permitía viajar sin abandonar la comodidad de su hogar y sin enfrentarse a los peligros implícitos en dichos viajes. Todos los planos y vistas de la obra eran acompañados por un detallado relato de la historia de la ciudad, su contexto geográfico, sus características, principales edificaciones e importancia comercial, que conformaban el perfecto atlas del explorador de salón de la época.

El primer trabajo en España fue el *Libro de grandezas y cosas memorables de España* del cosmógrafo sevillano Pedro de Medina, publicado en 1548. A saber, las vistas de las ciudades en el siglo XVI hay que encuadrarlas en la magnificencia que adquiere el género corográfico en el Siglo de Oro, un género casi inseparable de las historias urbanas; por tanto, las descripciones que las acompañan se constituían en un complemento fundamental de la obra. Asimismo, la *Ruta corográfica* de España del pintor flamenco Anton van den Wyngaerde, elaborada por encargo del futuro rey Felipe II, reunía centenares de descripciones documentales de vista de poblaciones

españolas y portuguesas, a fin de presentar al príncipe los reinos que había de heredar.

Luego, las vistas de ciudades y puertos se incrementaron a lo largo del siglo XVIII y en su gran mayoría fueron encargos estatales. Otros países como Inglaterra y Francia impulsaron iniciativas similares: fusionaban elementos cartográficos y topográficos con un estilo costumbrista, buscando ilustrar la situación de la ciudad. Y comenzando el siglo XIX aparecen los panoramas, herederos de la topografía del siglo XVII y de la influencia que ejercieron un siglo más tarde los paisajes urbanos del pintor veneciano Giovanni Antonio Canal, mejor conocido como Canaletto.

La experiencia americana en la «literatura de viajes» dejó múltiples visiones sobre el nuevo continente hechas por los primeros europeos que pisaron estas tierras. Las más antiguas datan del siglo XVI, en la época de los viajes de los descubrimientos y las expediciones marinas auspiciadas por la monarquía española, conformadas por navegantes, hombres de mar, aventureros, militares y sacerdotes. Porque, a pesar del bajo perfil de aquellas tripulaciones, siempre había un personaje que registraba los acontecimientos del encuentro entre los conquistadores y los pueblos conquistados, además de consignar para la posteridad los cuadros pintorescos en los que el verdor de la naturaleza se fusionaba con situaciones irreales, salpicadas de alucinantes hipérbolos y fantasiosas metáforas. Estos relatos son conocidos como las *Crónicas de Indias*, que contienen la esencia etnográfica, las descripciones de la flora y la fauna, y las vivencias alusivas al descubrimiento, conquista y colonización del Nuevo Mundo.

El eje referencial de estas descripciones son las inverosímiles noticias de la existencia de los pueblos indígenas y los accidentes geográficos que son presentados en una atmósfera fantasiosa. Las más antiguas que conocemos de la provincia de Santa Marta pertenecen al siglo XVI, realizadas por geógrafos y religiosos españoles como Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, Juan López de Velasco y fray Pedro de Aguado. Allí destacaron la geografía del litoral norte, calculando las distancias entre una población y un accidente geográfico, y también referenciaron el clima, los frutos naturales, el potencial aurífero y otros metales hallados en las laderas de la Sierra Nevada de Santa Marta. Informaron sobre las importantes organizaciones indígenas como La Ramada, Bonda, Posihüeica y Tairona, manifestando su grado de gobernabilidad y las compañías religiosas establecidas en la región; entre ellas, la dominica y la franciscana. El primero en informar sobre la existencia de las poblaciones entre Santa Marta y el río Magdalena, como Gaira y la Aldea Grande de la Ciénaga, fue el geógrafo español Martín Fernández de Enciso.

El siglo XVIII es la época de unos informes que nos ofrecen precisos panoramas de Santa Marta hechos por ingenieros militares, religiosos y funcionarios al servicio de la Corona; a saber, por el geógrafo italiano Giandomenico Coletti y por españoles como el alférez José Nicolás de la Rosa, el ingeniero militar Ignacio Sala, el religioso Pedro Murillo Velarde, el ingeniero militar Antonio de Arévalo, el ingeniero militar Antonio de Narváez, el ingeniero militar Agustín Crame, el geógrafo Antonio de Al-

cedo, el militar Francisco de Silvestri, el religioso Antonio Julián y el geógrafo Joaquín Francisco Fidalgo.

La primera descripción de la imagen urbana de la ciudad pertenece a José Nicolás de la Rosa, que refiere las corridas de toros en su plaza Mayor y da cuenta del nomenclátor urbano de primera mitad de dicho siglo; nombradas: calle de la Veracruz (17), calle de Santo Domingo (16), calle de la Acequia (15), calle del Cuartel (14) —estas dos últimas salen a la cuadra de la plaza—, calle de la iglesia Mayor (13), calle de la Mar (12) y calle de Mamatoco (11). Estas siete corren en línea de oriente a poniente, y las cruzan otras varias. La última es la calle de Madrid (carrera 2) porque pasa por ella el camino al río Manzanares. Otros informes de la segunda mitad del mismo siglo son los presentados por Agustín Crame y Joaquín Francisco Fidalgo, los cuales recalcan la pobre economía de la ciudad y su pequeño tamaño en proporción a su población, pues, pese al significativo favorecimiento de su puerto respecto a las reformas borbónicas que de algún modo la beneficiaron, su realidad no era otra que el resultado de la desatención de la Corona española por más de dos siglos y medio.

Por otra parte, el siglo XIX, conocido como «la época del viajero», nos dejó relatos con una estructura diferente a los elaborados por los funcionarios de la Corona española. Las impresiones descritas por estos viajeros son el fiel reflejo del atraso del mundo colonial hispanoamericano que enfrentaron las nuevas repúblicas americanas. Estas narraciones consignan varias tendencias, según la fecha de sus visitas; por ejemplo, las de orden político, cuando

aún se gestaba la República, redactadas por los ingleses John Hankshaw, Charles Stuart Cochrane y John Potter Hamilton; las crónicas de tipo sociológico escritas principalmente por el sueco Carl August Gosselman y por los románticos franceses Auguste Le Moyne, Élisée Reclus y Henri Candelier; y las memorias naturistas publicadas por el estadounidense Rensselaer Van Rensselaer, los alemanes Alphons Stübel y Wilhelm Reiss, además de los franceses Charles Saffray y Pierre d'Espagnat.

Del siglo XIX quedaron testimonios pictóricos realizados por viajeros que pernoctaron y consignaron la cotidianidad de la ciudad portuaria. Entre estos, tenemos las preciosas acuarelas de los franceses François Désiré Roulin en 1823 y Auguste Le Moyne en 1828; los dibujos a tinta negra de Minca y de la fachada al mar hechos por el inglés Joseph Brown en 1840, o de su compatriota Edward Walhouse, que en 1843 realizó un interesante seriado de acuarelas que incluye a Santa Marta y toda la región; y por último, el grabado portuario del francés André Slom en 1893.

En los archivos españoles reposan muchas vistas de ciudades de los siglos XVI, XVII y XVIII provenientes de los diferentes virreinos en los territorios de ultramar. De nuestro país, tenemos el sitio de Cartagena del corsario inglés Francis Drake en 1586 y del almirante Edward Vernon en 1741, que recrea la disposición de las naves de guerra en las bahías de dicha ciudad. A su vez, la primera vista conocida de Santa Marta y su región es de la segunda mitad del siglo XVI, que representaría una característica invariable para las sucesivas: el mar Caribe

en primer plano y la imponente Sierra Nevada de Santa Marta como telón de fondo, siempre dibujada de forma desproporcionada por la carencia de instrumentos de medición en esa época. Sin embargo, se registran detalles de primordial interés, como hitos arquitectónicos, ríos, accidentes geográficos y las profundidades de la bahía.

A finales del siglo XVII, las representaciones urbanas son de autoría francesa, algo extraño si tenemos en cuenta que, para esa época, España y Francia eran naciones enemigas y mantenían un conflicto que había surgido con el monopolio comercial español ejercido a partir del Descubrimiento de América, traducido en los sucesivos ataques a los puertos del mar Caribe, que solo se viene a resolver con el ascenso de la Casa Borbón al trono español, comenzando el siglo XVIII, gracias a la alianza por lazos de sangre entre ambas monarquías que enfrentan unidas a Inglaterra durante la guerra por el III Pacto de Familia en la segunda mitad de dicha centuria.

La mayoría de estas ilustraciones se encuentra archivada en la División 7 del portafolio 161 del Servicio Hidrográfico y Oceánico de la Marina, dedicado a Santa Marta y que contiene once documentos. El compendio de dicho portafolio se complementa con siete divisiones más: ilustraciones de Trinidad, Colombia y Venezuela; de Colombia y Venezuela; de Tierra Firme; de las costas de Venezuela; de los alrededores de Puerto Cabello; de la costa después del lago de Maracaibo hasta Riohacha; y de los puertos de Colombia y Cartagena.

Podríamos suponer que esos registros cartográficos son consecuentes a reconocimientos militares por parte

de un enemigo latente. Gran parte de las vistas de Santa Marta aparece ocupando casi todo el llano de una manera desproporcionada, contrario a la realidad de ser siempre una población pequeña, pobre, con escasos inmuebles y un reducido vecindario, defendida por fortalezas de poco porte, que aparecen y desaparecen ante el deterioro producido por los temporales y en medio de un círculo defensivo desincronizado —detalle que se advierte en las vistas—. Muchas no tienen fecha ni firma de autoría, por lo que hicimos un análisis para aproximarnos a la fecha de elaboración a partir de los inmuebles registrados, especialmente los religiosos y militares, teniendo en cuenta su estado.

Es posible que algunas hayan sido elaboradas en París, en los talleres de cartógrafos, recreando la ciudad y sus alrededores, con paisajes inexactos y desproporcionados puesto que lo importante era ubicar los fuertes y las iglesias con sus ornamentos sagrados de oro. Como también los puestos de observación o vigías — claves para la estrategia militar de asedio y defensa—, la desembocadura del río y la batimetría del puerto, señalando los sitios aptos para fondear las grandes embarcaciones o los más apropiados para ingresar durante un hipotético combate.



Plano de Santa Marta

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

Promediando el siglo XVII.

Escala gráfica:

No contiene.

Descripción física:

Representación manuscrita elaborada en aguada de acuarela y plumilla. El dibujo contiene una cartela con el título del plano:

«Plan de S.te Marthe».

Y la siguiente información en francés:

«Plano de Santa Marta.

A. Gran paso de la gran rada de Santa Marta donde no hay fondo, solamente cerca a tierra.

B. El obispado y la silueta del centro donde estaba antiguamente la ciudad.

C. Río donde vamos a buscar agua: es la mejor de esta costa».

Notas:

Indica algunos hitos arquitectónicos como las fortificaciones de la playa y los edificios religiosos.

Archivo:

Bibliothèque nationale de France (BnF).

París (Francia).

Departamento de Cartas y Planos.

División 7 del Portafolio 161.

GE SH 18 PF 161 DIV 7 P 6 D.

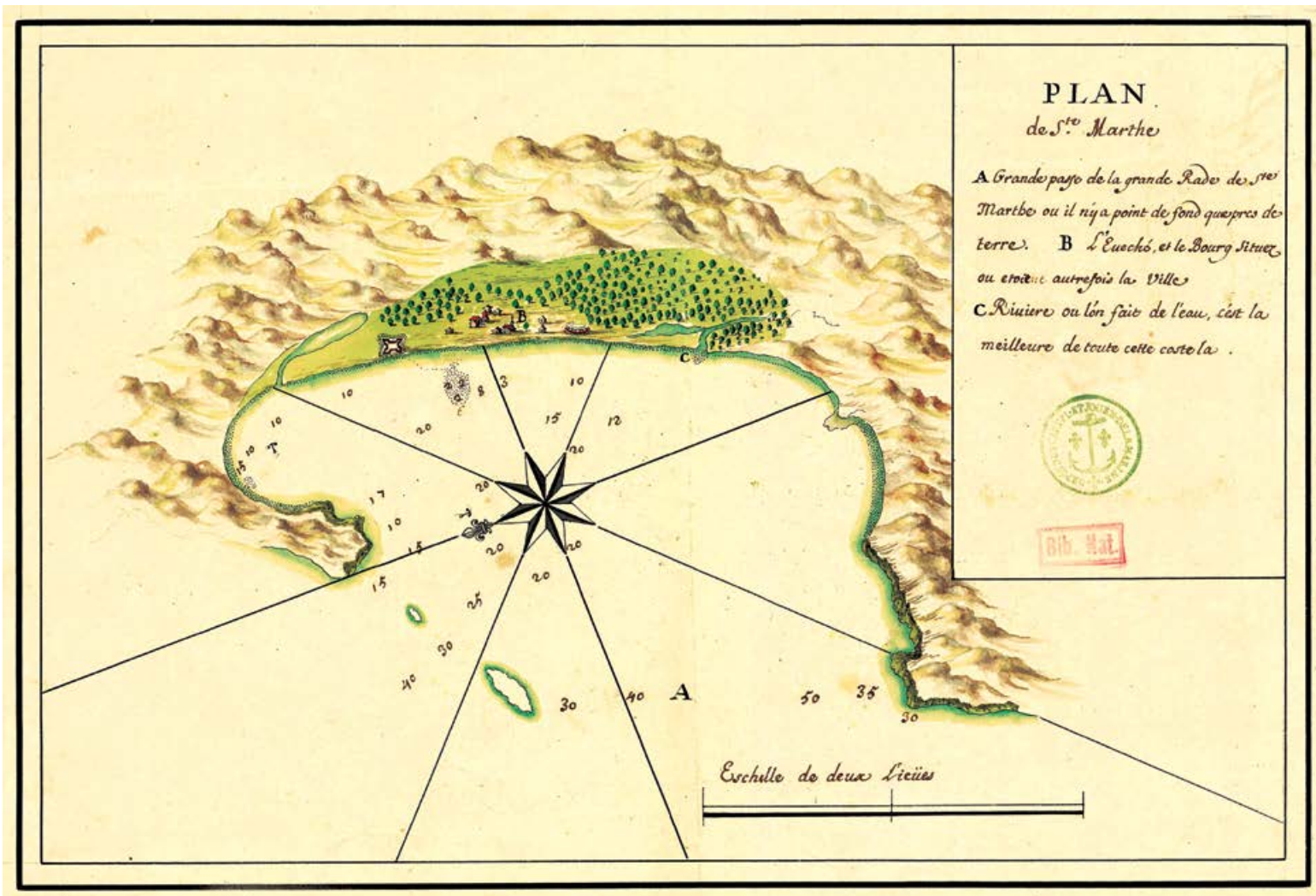
Servicio Hidrográfico y Oceánico de la Marina dedicado a las costas de Colombia y Venezuela.

La cartografía está orientada con una estrella de los vientos rematada con la flor de lis que apunta al norte, indispensable guía de los navegantes en su interés de establecer buenos puertos o sitios de refugio naturalmente abrigados. Como era el caso de la bahía de Santa Marta que estaba protegida por las últimas estribaciones del sistema montañoso independiente, donde existían alimentos, leña y una fuente hídrica —el río Manzanares que descendía de las montañas— considerada como la mejor agua de la costa (C). Para ellos también era de importancia conocer la profundidad de un enclave marino y determinar qué tipo de embarcaciones podían fondear, por eso había que determinar la batimetría del puerto o el sondeo de las profundidades en diferentes sitios. En este caso, podemos apreciar el dibujo de anclas en la vista donde era posible atracar las naves; y al norte de la bahía está dibujada la caldera, ignorada en muchas cartografías levantadas de esta población.

La ciudad es revelada sobre una explanada o llano verdooso, bastante arborizado, rodeado por las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta que desaparece en el mar Caribe para formar la bahía y un magnífico puerto con calado natural, donde se destaca la gran entrada a la bahía con gran fondo (A). Sobre el sector norte de la playa aparece

ubicado el fuerte de San Vicente —aunque sin identificar—, cuya traza de reducto cuadrado con cuatro baluartes en sus ángulos y foso húmedo no corresponde al ser una obra irregular. Al sur —sin nombrarlo— es visible el fuerte de San Juan de las Matas, y el hecho de que no se referencie nos hace pensar en su lamentable estado de ruina, ya que esta fortaleza fue la primera construida sobre la playa en el sistema defensivo de esta población en época española, y cuyos cimientos aún son visibles en el fondo del mar.

Sobre el litoral, entre los fuertes de San Vicente y San Juan de las Matas, se aprecia la ciudad donde sobresalen la iglesia Mayor, unas pocas viviendas de una planta con cubiertas de tejas rojas y «la silueta del centro donde antiguamente estaba la ciudad» (B). El dibujo no muestra la vigía de principios del siglo XVII, reconstruida varias veces a lo largo de esa centuria, ni el fuerte de Nuestra Señora de la Caridad o Betín —levantado en 1663 y abandonado al año siguiente—, cuyos cañones fueron trasladados al fuerte de San Vicente. Según lo revelado, podemos ubicar la elaboración de la cartografía antes del allanado de la explanada del fuerte de Betín en 1663 y después de la construcción del fuerte de San Vicente en 1644.



Plano de Santa Marta
Anónimo, promediando el siglo XVII.

Descripción del puerto de Santa Marta

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

Segunda mitad del siglo XVII.

Escala gráfica:

No contiene.

Descripción física:

Cartografía elaborada a color. Presenta el título de la cartografía en la parte superior: «DESCRIPCAO DO PORTO DE SANTA MARTA EM ONZE GRAOS. e Meyo».

Notas:

Señala los toponímicos más importantes de la ciudad.

Archivo:

Biblioteca Nacional de la República Checa. Praga (República Checa).

Vista a vuelo de pájaro de Santa Marta en la segunda mitad del siglo XVII, elaborada a mano alzada por un navegante portugués. Este manuscrito reposa en un archivo de Praga (República Checa) y muestra de manera desproporcionada el pequeño poblado, la bahía de Santa Marta —desde el cabo de la Aguja hasta punta de Gaira y sus alrededores enmontados— y el sistema montañoso de la Sierra Nevada de Santa Marta con sus estribaciones que abraza la ciudad. El ángulo del dibujo demuestra que fue elaborado desde alguna embarcación fondeada en el mar, cuyo objetivo principal era consignar la información más importante del puerto de Santa Marta.

Revela una precaria imagen urbana, sintetizada en un reducido villorrio de callejuelas polvorrientas con unas seis u ocho manzanas, donde se diseminan algunas casas bajas, levantadas en muros de ladrillo o principalmente con barro y cañas envaradas, la mayoría techadas en palma y propensas al incendio. A la sazón, la ciudad era un lugar deprimente porque sus vecinos aún no se reponían del cruel ataque comandado por el vicealmirante inglés William Goodson; allí residían un poco más de un centenar de vecinos asustados, la mayoría de ellos militares en estado de indefensión.

Por lo manifestado, deducimos que esta cartografía pudo haberse elaborado después de 1663, año en que levantaron el fuerte de Nuestra Señora de Caridad o Betín, señalado como «Tozte» y dibujado con una traza regular de cuatro baluartes que no le correspondía. Justo donde se encuentra la garita erigida por el gobernador Salvador Barranco —el mismo que apresó al ingeniero Juan Betín—, que denominó Veladero y donde dispuso que los soldados bajasen de noche a hacer de centinelas en la abandonada explanada de Betín y volviesen de día.

Destaca la ciudad con una iglesia apartada del conglomerado, aunque resulta extraño que no aparezca el fuerte de San Vicente sobre la playa, el más importante durante esa época. En su lugar, revela una estacada de troncos de árboles a manera de barricada al frente. Referencia el fuerte de San Juan de las Matas, identificado como «Fortaleza». Señala la «Caldera donde desca vegño. os navíos», lugar donde posteriormente estuvo el atracadero de embarcaciones llamado «El Espino». En la bahía dibuja los dos islotes: el Farillón pequeño (El Morrito) y el Farillón de Santa Marta (El Morro), el río Manzanares, punta de Gaira y cabo de la Aguja; al igual que las profundidades o batimetría del puerto, señaladas probablemente en brazas.



Descripción del
puerto de Santa Marta
Anónimo, segunda
mitad siglo XVII.

Plano de la bahía de Santa Marta, desde la punta Negra hasta punta del Agua

Autor:

Jean-Baptiste de Gennes (teniente de fragata).

Creado / Publicado:
1680.

Escala gráfica:

De dos millas geométricas (=42,5 centímetros) y dos tercios de lieüx (1 lieüx= 5556 metros).

Descripción física:

Representación manuscrita en aguada y plumilla. La cartografía contiene un adorno de dos olivas entrecruzadas que enmarca su título: «Plan de la baie de Ste. Marthe depuis le cap nomé point-noire jusques au cap del agua».

Notas:

Presenta un cuadro que contiene las siguientes convenciones en francés: «A. Nueva fortificación o batería en forma de escudo, artillada con 15 piezas de cañón batiendo a barbata con un pequeño foso y empalizada (fuerte de San Vicente).

B. Pequeña colina que domina el fuerte (San Vicente).

C. Vista de fortín arruinado (fuerte de San Juan de las Matas).

D. Río donde se busca agua.

E. Pequeña vigía donde se hace la guardia.

F. Pueblo de Santa Marta.

G. Lugar de una iglesia en construcción.

P. Anclaje cómodo para carenar.

H. Pequeño islote en la que se puede instalar una batería.

J. Además, pequeña roca (para defender la entrada del puerto).

L. Rocas a ras de agua.

M. Pequeñas cabañas de indígenas.

N. Otras cabañas iguales.

O. Camino que va desde la ciudad al río».

Archivo:

Bibliothèque nationale de France (BnF).

París (Francia).

Departamento de Cartas y Planos.

División 7 del Portafolio 161.

GE SH 18 PF 161 DIV 7 P 2 D.

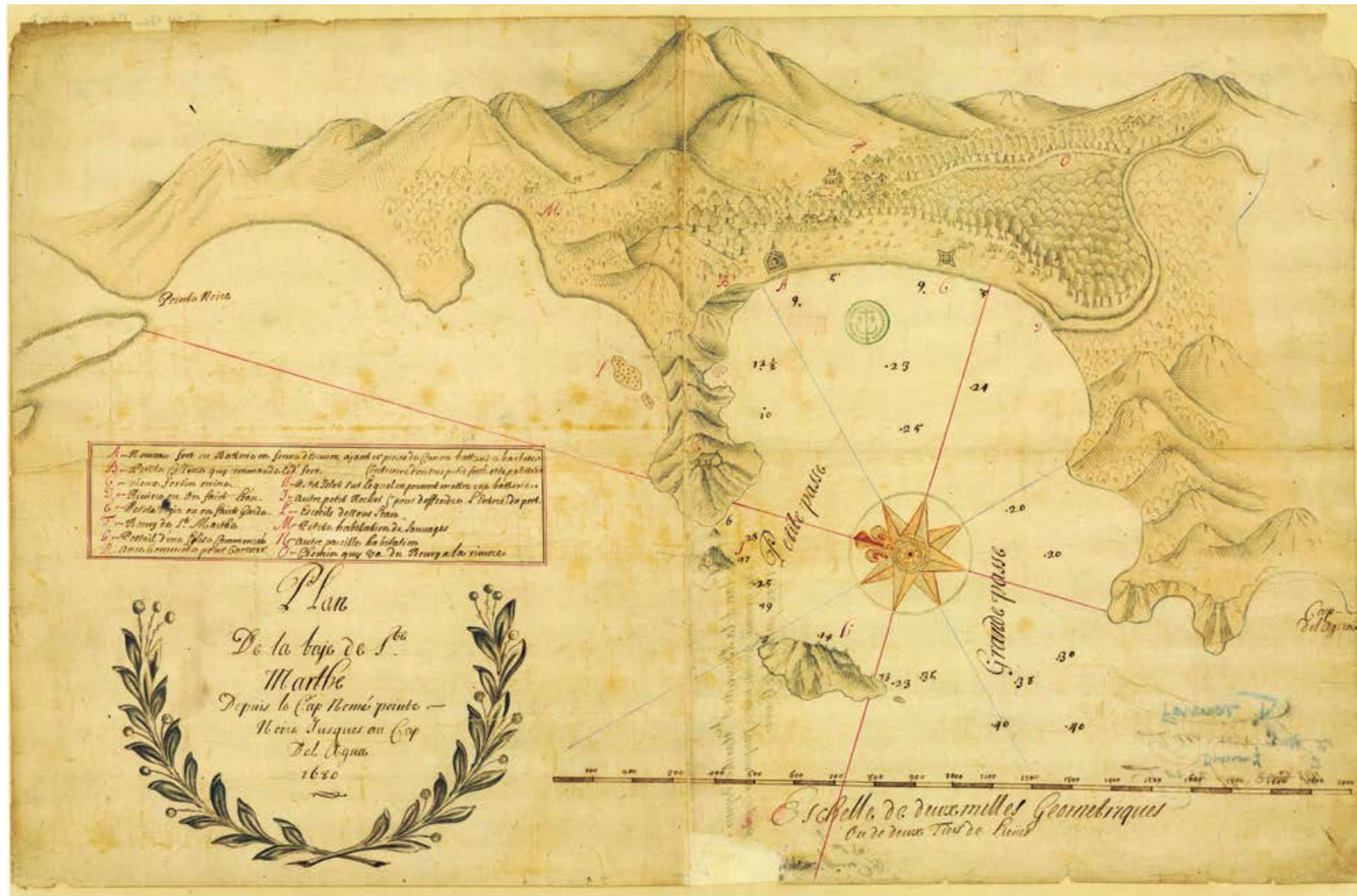
Servicio Hidrográfico y Oceánico de la Marina dedicado a las costas de Colombia y Venezuela.

Vista que nos revela el hemicírculo rocoso formado por las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta que llegan hasta el litoral Caribe, creando el puerto con una muralla pétreo que lo protege de los fuertes vientos del norte. Muestra el panorama entre punta Negra frente a la isla de la Aguja y punta del Agua, hoy conocida como punta de Gaira, rotulando las dos entradas al puerto, como el paso pequeño y el paso grande. Define bien proporcionados los cerros de Taganga al norte y los cerros de San Fernando al sur. Señala el sitio donde anclaban las embarcaciones (P), la batimetría demuestra el canal de calado natural por donde podían ingresar las grandes embarcaciones. Señala El Morrito (J), que serviría para defender el paso pequeño, y también las rocas a ras de agua en lo que hoy denominamos el mar de Pescaíto (L) en la bahía de Taganga.

La cartografía, fechada en 1680, fue realizada por Jean-Baptiste de Gennes, un francés miembro de la marina durante una época en la que Francia y España eran naciones enemigas. Con lo cual, el objetivo de su levantamiento nos deja muchas inquietudes al contener el reem-

plazo del fuerte de San Vicente con una nueva batería en forma de escudo (A) con foso y empalizada (artillada) con quince cañones para batir a barbata, sobre una muralla a ras de agua (sin troneras).

A un lado indica una pequeña colina más alta que dominaba la nueva batería propuesta (B). Y hacia otro lado de la playa identifica al fuerte de San Juan de las Matas como un «fortín abandonado» (C) que por su ubicación recibía el recio oleaje de los coletazos que afectaban el litoral Caribe en época de huracanes, ocasionándole permanente deterioro. Muestra la pequeña vigía (E) donde se apostaba la guardia para vigilar la costa, la misma que el gobernador Salvador Barranco construyó denominándola «veladero» en 1664. Considera el islote rocoso de El Morro (H) ideal para instalar una batería. Respecto a la pequeña ciudad (F), esta aparece sobre la explanada, rodeada de un espeso bosque tal como la describirían los viajeros del siglo XIX. Identifica la iglesia en construcción (G); obra iniciada el año anterior por el obispo Diego de Baños y el ingeniero militar José Lara. Señala los pueblos indígenas de Taganga (M) y Mamatoco (N) y el camino (O) que va de la ciudad al río Manzanares (D).



Plan de la baie de Ste. Marthe depuis le Cap Nomé point-Noire Jusques au Cap del Agua Jean-Baptiste de Gennes (teniente de fragata), 1680.

Santa Marta

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

Segunda mitad del siglo XVII.

Escala gráfica:

No contiene.

Descripción física:

Representación manuscrita con un formato de 149 x 53 centímetros, elaborado en aguada de acuarela a todo color.

El dibujo contiene el título de la cartografía en una banda de decoración donde se aprecia claramente una frase en francés: «S. Marta».

Notas:

No contiene toponímicos ni sondeo de la bahía.

Archivo:

Bibliothèque nationale de France (BnF).

París (Francia).

Departamento de Cartas y Planos. División 7 del Portafolio 161.

GE SH 18 PF 161 DIV 7 P 1.

Servicio Hidrográfico y Oceánico de la Marina dedicado a las costas de Colombia y Venezuela.

Hermosa vista de la ciudad de Santa Marta que resulta ser una estampa increíblemente romántica y nos ubica en la Edad Media: época de castillos almenados y caballeros de armadura; recreación fruto de una fantástica imaginación, alejada de la realidad. Conforme a lo observado, la fecha de elaboración de esta cartografía es de la segunda mitad de siglo XVII, que correspondería a la época de la fortificación permanente abaluartada, pues, a diferencia de Cartagena y otros puertos del Caribe donde se aplicaron los conceptos técnico-artísticos a plenitud, aquí se construyeron obras sencillas y no acordes a los tratados del arte militar, sujetos a las condiciones geopolíticas impartidas por España.

El dibujo muestra la configuración montañosa de la Sierra Nevada de Santa Marta con un manejo extraordinario de los colores que le da volumen al relieve. A la derecha aparece el río Manzanares rodeado de árboles, bajando de sus vertientes y derramando sus aguas al mar Caribe, siendo una de las pocas vistas que revela la existencia de la caldera al norte y la bahía de Taganga. La ciudad ocupa exageradamente todo el llano; está cercada por un cordón arborizado hacia los cerros y una estacada en el sector norte y oeste (paralelo al mar). La iglesia Mayor sobresale del centenar de viviendas que conformaba el asentamiento urbano, pero

contrasta con la exagerada volumetría del fuerte de San Juan de las Matas, de altas murallas a manera de castillo medieval.

La alineación de los inmuebles permite considerar que es la vista más completa de todas las halladas sobre esta ciudad, por cuanto no es representada como perfil urbano, sino como una ordenación urbana en perspectiva, donde es perceptible la plaza que servía de antesala a la iglesia. No aparece el fuerte de San Vicente —que estuvo en mejores condiciones que el fuerte de San Juan de las Matas durante el mayor tiempo de la segunda parte del siglo XVII— ni registra la vigía o garitón en la punta de Betín —al final de la punta rocosa que entra al mar, formando el puerto—.

El fuerte de Nuestra Señora de la Caridad o Betín ondea una bandera roja; es presentado con una torre alta a manera de torre del homenaje de traza hexagonal sobre una explanada amurallada. Su remate está almenado con una azotea artillada con su cuartel y debajo surgen dos bocas de fuegos en cada cara que permitiría una defensa de 360°. Dicha representación dista de la realidad porque se trataba de una simple explanada con parapeto a barbata para cuatro cañones, que fueron llevados al fuerte de San Vicente una vez fue abandonada al año siguiente de su construcción (1663).



S. Marta
Anónimo, segunda mitad siglo XVII.

Demostración de Santa Marta

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

1699.

Escala gráfica:

No contiene.

Descripción física:

Representación manuscrita sobre papel con formato de 21,5 x 33 centímetros, elaborada a plumilla con tinta sepia y grafito.

En la parte superior del dibujo

lleva el título en francés:

«Demonstrations de Ste. Marthe».

Notas:

No contiene.

Archivo:

Bibliothèque nationale de France (BnF).

París (Francia).

Departamento de Cartas y Planos.

División 7 del Portafolio 161.

GE SH 18 PF 161 DIV 7 P 3 D.

Servicio Hidrográfico y Oceánico de la Marina dedicado a las costas de Colombia y Venezuela.

Típica vista de la ciudad de Santa Marta a vuelo de pájaro, enfocada desde mar adentro. Fue elaborada finalizando el siglo XVII y aparece orientada con una rosa de los vientos rematada con flor de lis apuntando al norte. Se aprecia al fondo el sistema montañoso independiente de la Sierra Nevada de Santa Marta con una extensa explanada en su pie, y en primer plano la bahía formada por las últimas estribaciones que desaparecen en el mar Caribe.

La cartografía se centra en mostrar la bahía de Santa Marta, destacando el brazo rocoso que configura el puerto y junto a él un pequeño islote denominado El Morrito. En el medio el islote rocoso nombrado como El Morro, que divide en dos la entrada del enclave marino, formando una amplia zona por donde ingresaban las embarcaciones sin dificultad o peligro debido al gran calado natural, y otra entrada pequeña que requería de un experto conocedor, dada la configuración rocosa oculta dentro del mar que termina en El Morro. Señala al norte el sitio exacto propicio para el desembarco, las profundidades de la bahía, la característica del fondo marino y, con anclas dibujadas, los sitios donde se podía fondear.

Se pueden apreciar los fuertes de San Vicente y San Juan de las Matas en sus extremos costeros, cuyos dibujos no corresponden a su imagen original

ya que aparecen como dos edificaciones altas y sin murallas para emplazar la artillería. La población se agrupa en el centro del litoral, donde se destacan la iglesia Mayor y el convento de Santo Domingo. Al sur, un espeso bosque separa la ciudad del río Manzanares. Conforme a la fecha indicada en su ficha técnica, esta cartografía fue elaborada en 1699, época en la que la iglesia Mayor estaba destruida por un temblor e incluso los oficios religiosos se celebraban en la iglesia San Francisco. Los fuertes de San Vicente y San Juan de las Matas construidos sobre la playa estaban, por su avanzado deterioro, imposibilitados para la defensa pues no habían sido atendidos por una década.

No aparece dibujado el fuerte de Betín —que realmente era una explanada artillada—, el cual había sido construido en 1663 y abandonado al año siguiente, probablemente estaba en completa ruina y no era indispensable su registro. Muestra la vigía que había sido reconstruida en forma de garita por el gobernador Pedro Gerónimo Royo en 1681, un puesto de observación para avistar las naves enemigas que, desde ese punto y mediante un fotuto, alertaban a los vecinos de la ciudad a través de una especie de caracol que hacían sonar como instrumento de viento.



Demonstrations de Ste. Marthe
Anónimo, 1699.

Vista del enclave de Santa Marta en México

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

1699.

Escala gráfica:

No contiene.

Descripción física:

Representación manuscrita con formato de 25,5 x 36,5 centímetros, elaborada con aguada de acuarela en sepia, verde y rojo, y textos a plumilla con tinta negra.

Notas:

El dibujo señala las fortificaciones sobre la playa, los principales edificios religiosos que se aprecian desde la distancia y referencia el río Manzanares.

Archivo:

Bibliothèque nationale de France (BnF).
París (Francia).
Departamento de Cartas y Planos.
División 7 del Portafolio 161.
GE SH 18 PF 161 DIV 7 P 4 D.
Servicio Hidrográfico y Oceánico de la Marina dedicado a las costas de Colombia y Venezuela.

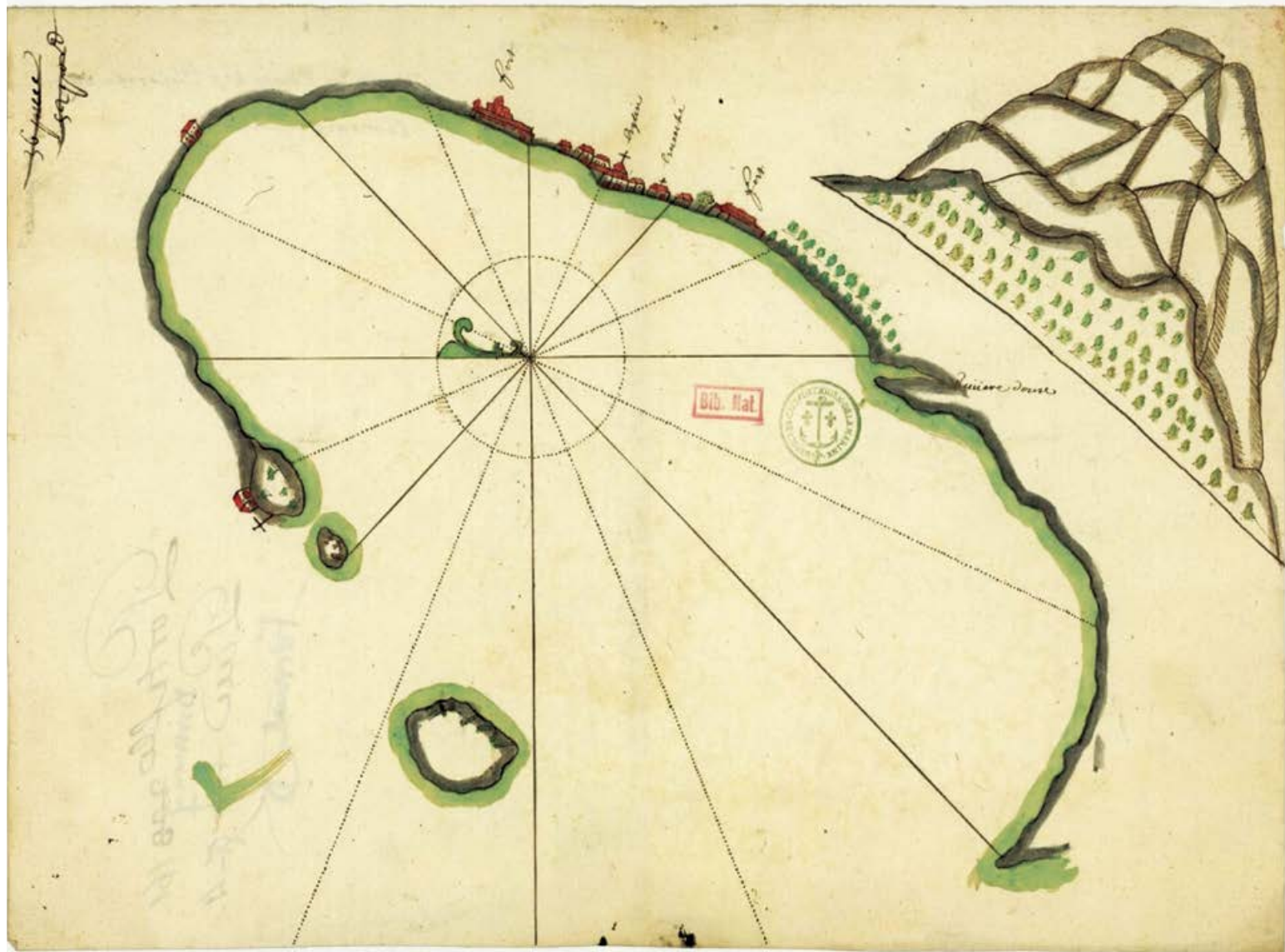
Vista realizada por un desconocido cartógrafo francés en 1699, que tituló «Vue de lance de Ste. Marthe dans le Mexique», ubicando erróneamente esta ciudad en América Central. La cartografía resulta ser la más sencilla de todas las elaboradas por los franceses, orientada con una rosa náutica rematada en media flor de lis que señala el norte. Muestra escuetamente el litoral de la bahía, sin dibujar los cerros circundantes que forman el enclave marino ni la caldera. La bahía no tiene ninguna información de medición batimétrica o característica de su fondo, tampoco señala los sitios propicios para fondear las embarcaciones; solo registra los promontorios rocosos de El Morrito y El Morro que divide los accesos de la bahía.

Al fondo, un corto llano separa la ciudad de la Sierra Nevada de Santa Marta, representada por un cúmulo piramidal de montañas, cuya base está poblada de un espeso bosque. La población, como casi todas las vistas de esta época, se resume en un perfil urbano, bordeando la playa en medio de los

fuertes de San Vicente y San Juan de las Matas que aparecen en sus extremos protegiéndola, presentados esquemáticamente sin revelar su volumetría original. Para la fecha de elaboración de la cartografía, estos fuertes estaban en completo deterioro.

Registra la iglesia Mayor y el convento de Santo Domingo, arropados por varios inmuebles con cubiertas de teja de cañón, sobresaliendo del conjunto urbano y rematando con una cruz. Para esa época, el principal edificio religioso acusaba deterioro y solo sería intervenido una década después. Hacia el sur, un espeso bosque separa la ciudad del río Manzanares. Sobre la punta rocosa que forma el enclave marino se aprecia la vigía o garita construida por orden del gobernador Pedro Gerónimo Royo en 1681.

No aparece registrado el fuerte de Nuestra Señora de la Caridad o Betín, construido por el gobernador interino e ingeniero militar Juan Betín en 1663 y, como hemos dicho, abandonado al año siguiente.



Vue de L'ance de Ste. Marthe dans le Mexique
Anónimo, 1699.

Plano de Santa Marta en Tierra Firme de las Indias Occidentales

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

Comienzos del siglo XVIII.

Escala gráfica:

No contiene.

Descripción física:

Representación manuscrita sobre papel con formato de 24 x 36 centímetros, elaborada en plumilla con color verde, sepia y tinta negra. Presenta el título de la cartografía en la parte superior: «Plan de Sta. Marthe en Terre Ferme des Indes Occidentales».

Notas:

Señala la iglesia Mayor y los fuertes de la playa referenciando el estado de abandono del San Juan de las Matas, y también identifica el río Manzanares.

Archivo:

Bibliothèque nationale de France (BnF).
París (Francia).
Departamento de Cartas y Planos.
División 7 del Portafolio 161.
GE SH 18 PF 161 DIV 7 P 5 D.
Servicio Hidrográfico y Oceánico de la Marina dedicado a las costas de Colombia y Venezuela.

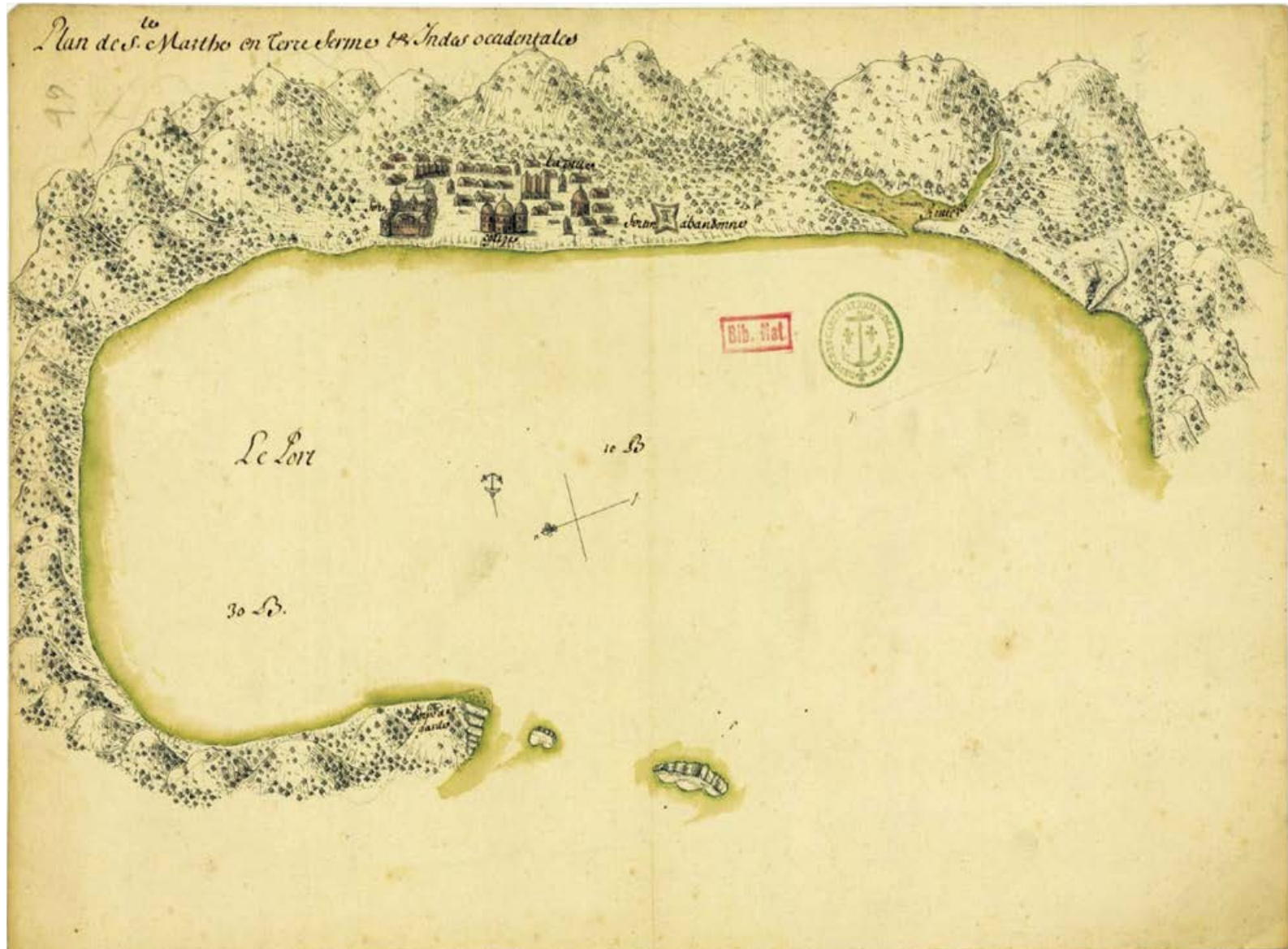
Santa Marta inició el siglo XVIII en un completo atraso urbano y económico. La piratería disminuyó con el ascenso de los afrancesados borbones al trono español. Francia, antes enemiga, ahora era aliada por los lazos de sangre y las políticas internacionales contribuían a periodos de tranquilidad. Mientras tanto, Inglaterra quedaba como su peor enemiga, representando el máximo desafío pues atacaba su imperio en los territorios de ultramar.

La cartografía es una vista a vuelo de pájaro sin fecha de elaboración y con buena orientación cardinal, dibujada minuciosamente y detallando la vegetación sobre los cerros. Por algunos detalles revelados, podemos ubicarla a comienzos del siglo XVIII, cuando el gobernador Diego de Peredo reparó las murallas del fuerte de San Vicente y el fuerte de San Juan de las Matas estaba abandonado por su estado ruinoso, tal como lo señala la cartografía. El plano contiene información batimétrica insuficiente con solo dos medidas de profundidad del puerto y un punto para anclar.

Muestra la bahía de Santa Marta de forma desproporcionada, desconociendo la existencia de la caldera hacia el costado norte. La perspectiva de la incipiente ciudad sobre el llano está demasiado próxima a la Sierra Nevada de Santa Marta, desde donde desciende el río Manzanares que en su desembocadura se desborda inundando la zona sur.

El conjunto urbano aparece rodeado de árboles, destacándose la iglesia Mayor —construida por el obispo Sebastián de Ocando en 1617 y reconstruida por el obispo Lucas Fernández de Piedrahita en 1669— que figura rematada con tres cúpulas y una volumetría ajena a la original.

El fuerte de San Vicente, ubicado hacia el norte, aparece con una traza cuadrada que no le corresponde y cuatro torres en sus ángulos coronadas con cúpulas que nunca existieron, como tampoco el parapeto atronerado en sus cuatro lados. Al sur, el fuerte de San Juan de las Matas está señalado como abandonado con su traza original en forma del «hábito de la encomienda de San Juan», característico de la escuela italiana de fortificación y el cual estuvo al servicio de Felipe II a finales del siglo XVI. Para la vigilancia permanente del horizonte marino en turnos nocturnos señala un cuerpo de guardia con centinelas en la explanada construida por el ingeniero militar Juan Betín con el nombre de Nuestra Señora de la Caridad en 1663. Como hemos señalado, dicha obra le generó encarcelamiento a su constructor, acusado de no tener autorización y por sobrecostos en la obra. Durante el juicio se referían a la obra como el «fuerte de Betín», nombre que derivó al toponímico de la punta rocosa y que desde entonces es conocida como punta de Betín.



Plan de Sta. Marthe en Terre Ferme des Indes Occidentales
Anónimo, comienzos del siglo XVIII.

Puerto de Santa Marta

Autor:

Antonio Julián (religioso de la Compañía de Jesús).

Creado / Publicado:

1789.

Escala gráfica:

De una legua a 20 por grado.

Descripción física:

Representación manuscrita elaborada en plumilla con tinta negra.

Notas:

El manuscrito contiene la siguiente anotación:

«PUERTO DE STA. MARTHA.
La Ciudad de Sta. Martha esta fundada en sitio sano a la orilla del Mar con Puerto seguro, grande y de suelo limpio, que hace una Caldera de mucho fondo sin Bruma, sin Arrecifes ni Baxos, y donde se da carena: enfrente del Pueblo ay un Morro grande que le sirve de reparo».

Archivo:

Cartografía insertada en la obra "LA PERLA DE AMÉRICA, PROVINCIA DE SANTA MARTA, RECONOCIDA, OBSERVADA Y EXPUESTAS EN DISCURSOS HISTÓRICOS POR EL SACERDOTE JESUITA DON ANTONIO JULIÁN, á MAYOR BIEN DE LA Católica Monarquía, fomento del comercio de España, y de todo el Nuevo Reyno de Granada, é incremento de la Christiana Religión entre las naciones bárbaras, que subsisten todavía rebeldes en la Provincia".

Editorial París: E. Thunot.

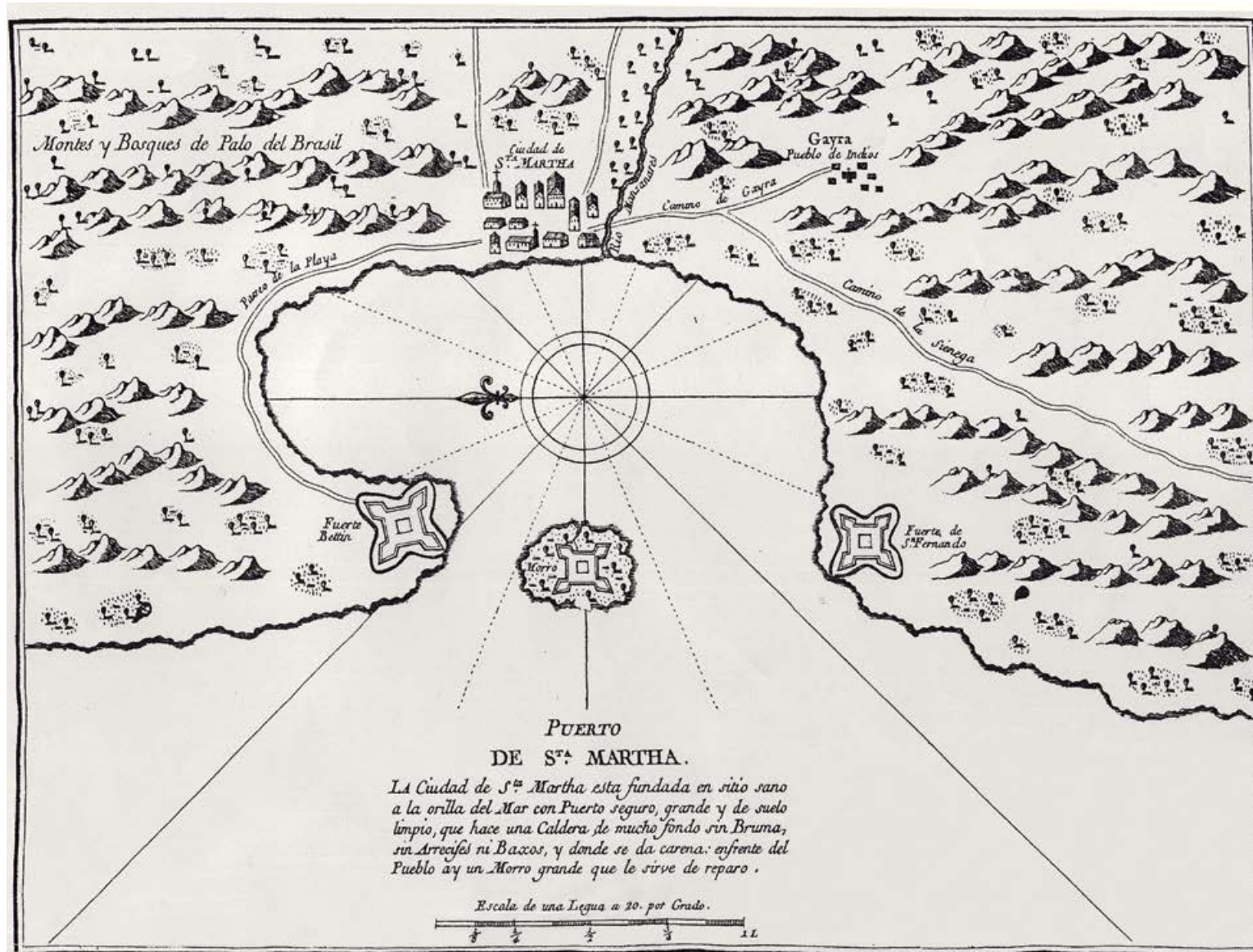
El jesuita español fray Antonio Julián inserta esta vista de Santa Marta en su obra *La Perla de la América*, publicada en 1789. Es un dibujo realizado a mano alzada, sin ninguna técnica cartográfica, a pesar de enseñar una escala gráfica. Fue realizado con el objetivo de enseñar la riqueza natural de los bosques y montes inmediatos donde crecía de manera silvestre el palo de Brasil, producto que se exportaba a las islas del Caribe. La morfología de la bahía y sus accidentes geográficos están desacertados, desproporcionados y fuera de escala; los cerros circundantes de la ciudad, mal expresados, aparecen como pequeñas colinas dispersas sobre el terreno, cuando en realidad son cadenas rocosas sucesivas, y también El Morro carece de proporción.

La cartografía contiene una memoria escrita sobre el suelo donde está asentada la población y la importancia de la bahía, que está descrita con buen fondo, sin bajos ni arrecifes, donde las embarcaciones podían hacer su rada, aprovechando el sitio para repararlas en el amarradero del Espino y utilizando la abundante madera de la región. El plano ubica la población indígena de Gaira sobre un llano rodeado de cerros y ratifica los caminos más importantes de la ciudad, claramente señalados: paseo de la playa o de Santa Ana que terminaba en el fuerte de Betín, camino de Gaira, camino de la Ciénaga; y sin identificar otros dos hacia el

este, probablemente hasta el resguardo indígena de San Gerónimo de Mamatoco.

La ciudad es resumida en los principales edificios, sobre todo los religiosos: se aprecian el convento e iglesia de San Francisco en la esquina superior izquierda, y la Catedral actual en la esquina inferior derecha. La plaza Mayor en el centro y abajo el convento e iglesia de Santo Domingo. Respecto a las fortificaciones, señala los fuertes de Betín, San Fernando e isla del Morro, que aparecen con trazas regulares de forma cuadrada con los ángulos abaluartados, cuando realmente son irregulares por estar acomodadas a la topografía de los cerros. No registra las fortificaciones de la playa San Vicente y San Juan de las Matas, que para esa época habían salido del sistema defensivo del puerto por su deterioro.

El religioso planteaba superar la decadente situación de la ciudad y de la provincia de Santa Marta estableciendo un plan de defensa adecuado, así como el desarrollo de la agricultura, la ganadería, la minería; la producción artesanal; la explotación de materias primas y la madera; y la construcción de un astillero que estuvieran enmarcados por fuera de esa política de aniquilamiento del comercio ilícito, imposible de combatir en dicho momento porque estaba orientada a suplir las necesidades básicas de la población.



Puerto de Sta. Martha
 Antonio Julián (religioso de la Compañía de Jesús), 1789.

Vista de la entrada de Santa Marta

Autor:

Reproducción del original de la Dirección de Trabajos Hidrográficos de España. Versión inglesa basada en la cartografía realizada por el geógrafo Joaquín Francisco Fidalgo en 1794.

Creado / Publicado:

1837.

Escala gráfica:

No contiene.

Descripción física:

Representación manuscrita sobre papel con formato de 27 x 34 centímetros, elaborada en plumilla con tinta verde y negra. El manuscrito presenta el título de la vista: «VUE DE L' ENTRÉE DE STA. MARTA a 15 milles».

Notas:

No contiene.

Archivo:

Dirección de Trabajos Hidrográficos.
Madrid (España).

La lucha contra el comercio ilícito, el orden fiscal y los lineamientos económicos impuestos por los Borbón en el siglo XVIII permitieron un breve progreso de la ciudad, interrumpido bruscamente por las primeras manifestaciones libertarias. A principios del siglo XIX se constituye a través de la escala del contrabando en la ruta clandestina entre las Antillas y las provincias internas. Expulsadas las últimas autoridades españolas, esta nueva nación se abre al mundo europeo —en especial a Inglaterra—, comienzan los contactos diplomáticos y las ciudades ubicadas en el litoral se convierten en puentes de los nuevos mercados.

Es durante esa época que se elabora esta vista que muestra parte de la ciudad y su contexto geográfico, revelando el panorama desde el cabo de la Aguja hasta la bahía de Gaira, dibujada a 15 millas de la bahía. El dibujo muestra en primer plano las estribaciones rocosas del litoral y el costado posterior de El Morro, islote rocoso que divide la bahía en dos entradas y cuya cara oeste es escarpada y difícil de escalar. La imagen termina convirtiéndose en un perfil urbano que tiene como telón de fondo la imponente Sierra Nevada de Santa Marta y las últimas estribaciones que desaparecen en el mar Caribe que actuaba como un faro natural mostrando sus picos nevados 24 horas antes de llegar a la costa.

La parte de la ciudad que se puede apreciar tiene un elemento urbano sobresaliendo de la silueta, el cual podría corresponder al elemento vertical del sistema de señales convenido entre la vigía instalada en la explanada de la batería baja de San Carlos del fuerte de la isla del Morro y el Resguardo de la Aduana, que informaba el tipo de embarcación a la vista (vapor, goleta, bergantín, etc.), la nacionalidad (principalmente de mercantes: granadina, española, inglesa, americana, holandesa o francesa), las intenciones de la embarcación (su aproximación a barlovento o sotavento), la anulación de la señal anterior, si una embarcación pedía socorro o solicitaba un práctico para que la ayudara a entrar, la petición de una canoa, etc.

La presente cartografía es una copia de la versión inglesa con textos en francés del levantamiento encomendado por la Corona española al brigadier de la Real Armada, Joaquín Francisco Fidalgo, publicada en 1837 y que está archivada en el Depósito Hidrográfico de Madrid. Reseña la construcción de un faro en punta de Betín para la orientación de los barcos que se acercaran al puerto en horas de la noche, siendo iniciativa de la municipalidad, puesto que el Congreso de la República solo vino a expedir una ley a finales de 1856.



Vue de L'entrée de Sta. Marta

Reproducción del original de la Dirección de Trabajos Hidrográficos de España, 1837.

Versión inglesa basada en la cartografía realizada por el ingeniero militar Joaquín Francisco Fidalgo en 1794.

Capítulo 5

Cartografías urbanas, militares y náuticas de la ciudad de Santa Marta

Ha sido pequeña y pobre, pero en el día merece alguna consideración, es de forma regular con varias casas altas de mampostería y ladrillos. Tiene buena iglesia Catedral concluida en 1794, dos conventos de religiosos de San Francisco y Santo Domingo, mereciendo el último que lo habitase San Luis Beltrán, últimamente otro con hospital de San Juan de Dios.
Joaquín Francisco Fidalgo, 1794

El estudio de la evolución de las ciudades tiene su fundamento en la lectura de las cartografías delineadas a través del tiempo. Estos manuscritos consignan la historia urbana y son reveladores de los diferentes fenómenos o cambios de carácter político, social, económico y ambiental, decisivos en su configuración. Las poblaciones ubicadas en el litoral del Caribe colombiano, como en el caso de Cartagena y Santa Marta, contaron con la fortuna de las frecuentes comisiones de ingenieros militares que pasaban a determinar su estado de defensa durante el conflicto anglo-hispano surgido a partir del descubrimiento del Nuevo Mundo por los europeos. Corría el mes de mayo de 1822 y la lucha por la independencia de España de este virreinato era un hecho cumplido. Las autoridades españolas decidieron por Real Orden que las cartografías —específicamente los planos y planes de defensa que reposaban en la Comandancia de Ingenieros de Cartagena de Indias— fueran retiradas por el capitán Luis Muñoz, encargado de realizar el inventario, al igual que toda la documentación de carácter militar que estaba a su cargo, para entregarlas al capitán Andrés López, comisionado para tales efectos.

Varias cartografías de Santa Marta que se encontraban en aquella ciudad —como las reproducidas por el ingeniero militar Manuel Anguiano, con base en las elaboradas por su antecesor Antonio de Arévalo, y otras donde se consignaron estrategias de defensa— partieron rumbo a los depósitos en España. Por fortuna, hoy podemos reunir las en esta colección para así apreciar la evolución de su morfología urbana con sus características actuales que son producto de determinantes ambientales y de los trastornos urbanos que, por el paso del tiempo, no se subsanaron.

La primera aplicación de normas para fundar las ciudades en América por manos españolas estuvo a cargo de fray Nicolás de Ovando, gobernador de Santo Domingo (isla La Española). Más tarde, las *Instrucciones* recibidas por Pedrarias de Dávila materializaron una normativa urbanística. Siguió entonces las *Ordenanzas* de Carlos I de 1523 y 1529 que ampliaron aspectos relativos a las nuevas fundaciones; y años más tarde, a partir de las *Leyes Nuevas* de 1542, promulgó la *Instrucción y Reglas para Poblar*, un código común para todas las colonias. Por último, las «Ordenanzas de Descubrimiento, Nueva población y Pacificación de las Indias», emanadas el 13 de julio de 1573 por Felipe II, conocidas como las «Leyes de Indias», que comprenden 148 artículos, 40 de ellos referidos a la regulación de las nuevas poblaciones: la elección del sitio, el repartimiento de solares, formas y elementos de las ciudades, etc. Desde entonces comenzó a imponerse la cuadrícula con su alineamiento ortogonal en todas las poblaciones, dando solución a un problema múltiple

puesto que se adaptaba con mayor facilidad, rapidez y determinaba la más equitativa subdivisión en lotes urbanos y quintas suburbanas entre los fundadores, previendo las necesidades de futuros pobladores. Un siglo después, en 1681, Carlos II expidió la *Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias*, donde se detallaron aspectos sobre cómo debía regirse una ciudad.

Los aspectos más importantes con relación a la forma de la ciudad de Santa Marta están relacionados con los principios de su trazado, el ancho de las calles, el tamaño y localización de la plaza Mayor y de las plazas menores, y la ubicación de los edificios principales como la iglesia Mayor, iglesias y conventos de las compañías religiosas, la casa del gobernador, el cabildo y otras edificaciones.

La morfología de su trazado tuvo su configuración y disposición propia desde el siglo XVI, y sintetizó su esencia primaria con las continuas reconstrucciones de los siglos XVI y XVII. Constituye un raro ejemplo del urbanismo hispanoamericano por la utilización de manzanas de forma rectangular (retícula ortogonal) —modelo típico de la castrametación romana— y no por manzanas cuadradas o trapezoidales (modelo clásico en retícula), cortadas en ángulos rectos y desde cuyas intersecciones se divisaban los cuatro puntos cardinales, como en los antiguos campamentos romanos que facilitaban el desplazamiento de la escasa fuerza militar y permitía dominar todas las «bocas calles» de la ciudad desde la plaza. Esta disposición facilitaba a los vecinos una rápida salida al mar (poniente) en caso de alguna persecución indígena desde los llanos circundantes (naciente).

Los lados más largos de las manzanas se alinearon abriendo sus fachadas con orientación norte-sur, evitando el fuerte asoleamiento este-oeste y recibiendo los vientos alisios del noreste; distribución acertada para las ciudades con clima tropical. El ancho de las calles correspondió a su función en el asoleamiento, diseñado para que en los climas calientes fueran angostas, creando una defensa contra el sol y adaptación bioclimática, siguiendo la herencia del urbanismo islámico de ocho siglos en España.

Las cartografías urbanas de época colonial rara vez expresaron gráficamente los suburbios de las poblaciones donde habitaban los grupos sociales más humildes de la sociedad; es decir, las áreas ocupadas con formas urbanas regulares, adoptadas con soluciones prácticas y funcionales, aunque pequeñas y poco atractivas. Es el caso de Santa Marta y el resto del extenso llano que estaba subdividido de pequeñas propiedades donde había cultivos de pan coger. El entorno geográfico residual a la trama urbana de Santa Marta —que bordeaba el litoral y estaba delimitado por las últimas estribaciones que se sumergen en el mar Caribe— era un territorio invisible. No hemos encontrado un párrafo referido a estas disposiciones para poblar o que indique el tratamiento de los bordes de las ciudades que podían crecer y densificarse poblacional e indefinidamente. Tampoco se promulgaron directrices sobre la forma de densificarlas o sobre densidades óptimas; omisión obvia en aquellas épocas.

Atendiendo a las experiencias de ataques de corsarios y piratas, en la primera mitad del siglo XVII, el esquema de la ciudad de Santa Marta experimentó una variable en su

desarrollo. Los vecinos, previniéndose de estar expuestos en la primera fila del fuego enemigo a la entrada del mar, optaron por construir sus casas hacia el sector este para alejarlas de la playa y creando una tímida tendencia de crecimiento urbano de forma alargada hacia esa parte. La iglesia Mayor fue desplazada adonde antiguamente estaba la plaza Mayor, dando su espalda al este y su fachada principal con puerta de entrada hacia el oeste, orientada hacia la plaza.

Pero la consolidación urbana definitiva de la pequeña población es posterior a los dos últimos asaltos incendiarios; el primero, catalogado como el más catastrófico de su historia, a manos del vicealmirante inglés William Goodson en 1655, y cuyos efectos llevaron a pensar su posible traslado hasta la margen norte del río Manzanares, en los terrenos que hoy ocupa el barrio Taminaca. Luego de estos ataques, la ciudad fue reconstruida por última vez en 1662, bajo el liderazgo del obispo Francisco de la Trinidad y Arrieta, aunque la consolidación definitiva se concretaría a finales del siglo XVIII.

Las primeras cartografías urbanas de Santa Marta no incluyen en sus representaciones la topografía de las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta que llegan al litoral. Solo promediando el siglo XVIII, cuando las herramientas cartográficas eran más precisas, comenzaron a expresarse en los sucesivos documentos. Dada su importancia, el río Manzanares hace presencia en todas y es posible visualizar el historial de su curso a través de ellas, al igual que su interacción con la bahía, depositando material de arrastre y creando un sedimento de lama,

llamado banco de Povea en el siglo XX y asociado con un punto dentro del mar llamado «el placer de Povea». También hay una frecuente representación en las cartografías de Santa Marta: los caminos que la comunicaban con las poblaciones indígenas circunvecinas a Taganga, Gaira, Mamatoco y Bonda.

Desde el loteo inicial del siglo XVI, las cartografías de Santa Marta no expresan el nomenclátor urbano; a excepción del plano del ingeniero Antonio de Arévalo (1743) que nos brinda una información detallada. A medida que se cierra el siglo XVIII, el toponímico y los sitios de la población se hacen más visibles y precisos dentro de una ciudad consolidada, donde se habían aplicado los primeros principios de planificación territorial ordenados por el monarca Carlos III. El único recurso embellecedor que se introduce en ocasiones en estos manuscritos es la rosa de los vientos señalando los puntos cardinales o la cartela que contiene la leyenda del documento, la escala, signos convencionales, explicaciones, convenciones toponímicas, fecha de elaboración y en ocasiones la firma del autor.

El plano urbano más completo fue el levantado en la Expedición Fidalgo (1794), que revela los principales toponímicos de su geografía y la ubicación de edificios institucionales y religiosos; así, por primera vez conocemos el sitio donde funcionaba la casa de gobierno de la provincia. Por otra parte, las cartografías urbanas del siglo XIX son escasas, pero las existentes muestran el estado inmodificable de la morfología urbana posterior a la independencia, que había resurgido a finales del siglo anterior durante los reinados de Carlos III y Carlos IV,

dando impulso al desarrollo de sus posesiones americanas con reformas económicas, como la promulgación del Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias en 1778, una medida para combatir el contrabando, basada en la creación de consulados y compañías marítimas que favorecieron a las ciudades portuarias como Santa Marta.

La ubicación de Santa Marta, al pie del mar Caribe, revela múltiples variantes en función de varios rasgos específicos que, a excepción de Cartagena y Riohacha, ninguna otra ciudad del país consigna en sus cartografías. Son las representaciones de los elementos defensivos o militares que se esparcieron alrededor del enclave marino: fuertes, baterías, vigías, cuerpos de guardia y almacenes de pólvora. La cartografía militar es la herramienta que utiliza el estamento militar para conocer la geografía, la orografía y la topografía de una región; sirve para traducir cualquier extensión a formatos más manejables y comprensibles visualmente, puesto que es capaz de reducir un enorme territorio en una imagen. Cuanto mejor represente la realidad sobre el papel, mejor será la planificación estratégica y, por supuesto, tendrán mayores perspectivas de éxito.

Durante la dominación española, por Santa Marta desfilaron ingenieros militares como Juan Betín, Francisco Ficardo Fecit, José de Lara, Carlos Briones, Antonio de Arévalo, Manuel Hernández, Ignacio Sala, Agustín Iraola, Antonio de Narváez y de la Torre, Juan Cayetano Chacón, Agustín Crame, José Aparici, Mauricio de Bolívar, Antonio Marchante, Vicente Talledo y Andrés del

Castillo, todos ellos comisionados para diagnosticar dicha plaza y encargados de levantar sencillos planes de defensa para una población aislada, pobre y relegada a las últimas prioridades de la Corona española en este litoral, que solo por la razón del puerto y la amenaza del contrabando merecía alguna atención.

Durante los siglos XVI, XVII y XVIII, Santa Marta vivió situaciones difíciles por los constantes hostigamientos y ataques de los enemigos de España. Fue incendiada y reconstruida en diez ocasiones. Cuatro a causa de grupos indígenas: los bondas (1531 y 1573), los palenqueros de la Ramada (1545) y los chimilas (1576); tres a manos de los corsarios franceses Jean-François de la Roque de Roberval (1543), Jacques de Sores (1555) y Martín Cote (1560); y otros tres perpetrados por los ingleses Francis Drake (1585), William Goodson (1655) y Edward D'Oyley y Christopher Myngs (1658). En total, se tiene conocimiento de 46 ataques sobre Santa Marta entre 1543 y 1779. De ellos, 21 fueron ingleses, 12 franceses, 5 holandeses, 5 indeterminados, uno portugués, uno alianza entre franceses e indígenas y uno alianza entre franceses e ingleses. Además, 24 fueron perpetrados por corsarios, 14 por piratas, 5 por miembros de la Armada Británica, 2 por bucaneros y uno por alianza entre corsarios e indígenas. Estos asaltos tuvieron como consecuencia 15 saqueos, 6 saqueos incendiarios, 18 rechazados, 4 comercios forzados, un bloqueo de la bahía y un intento de comercio.

La guerra desatada en el Caribe obligó a la monarquía española a multiplicar sus esfuerzos para conservar sus dominios en el Nuevo Mundo, determinando para Santa

Marta una incomprendida estrategia defensiva basada en la «defensa por indefensión»; es decir, que entre menos estuviera fortificada, menos codiciable sería para el enemigo. Al parecer, bastaba con tener un plan de defensa menor con fortificaciones de poco porte que, de hecho, estuvieron involucradas a lo largo de la dominación española en un irónico círculo defensivo desincronizado.

La poca importancia que se le daba a esta ciudad esgrimió medidas económicas determinantes en la concepción, construcción y evolución de las fortificaciones que, además, revelan los condicionamientos que pesaron sobre los ingenieros militares en el momento de dictaminar, proyectar y construir obras de fortificación. La defensa fue planteada con dos grandes objetivos: resistir los asaltos de corsarios o piratas y sofocar las rebeliones indígenas. Aunque no era muy organizada, pues, si bien la seguridad reposaba bajo la custodia del gobernador, una mínima guarnición y los vecinos en armas, en ocasiones exigían que fuesen los mismos residentes quienes se armaran colaborando con algunos pertrechos.

Las fortalezas fueron levantadas más por el interés de los gobernantes y pobladores que exponían su vida que por la voluntad política de la monarquía. Como terminaron buscando una mayor adaptabilidad al terreno, en ocasiones, los planos originales resultaron pareciéndose muy poco a los resultados; y también la ausencia de decisiones presupuestales acabó por modificar y simplificar las trazas. Los escasos medios económicos que se dispusieron para las defensas de Santa Marta se reflejaron en la deficiente aplicación de las reglas indispensables. La

constante ausencia de profesionales del arte militar en la ciudad, la mala preparación técnica de la mano de obra y la falta de recursos para el mantenimiento de las mismas reflejaban la pobreza de su calidad.

Pocos fueron los planes de defensa proyectados por ingenieros militares en Santa Marta, estratégicamente sincronizados. Tenemos, en primer lugar, el elaborado por el novel Antonio de Arévalo en 1743, que detalla los supuestos movimientos de las tropas enemigas ingresando a la bahía y la manera como podía impedirse, y que finalmente determinaron pequeños refuerzos a los deteriorados fuertes de San Juan de las Matas, San Vicente, San Fernando, San Antonio, isla del Morro y Betín, este último con una solución global metodizada por los tratados del arte militar que nunca se materializó. Vale la pena recordar que, con el tiempo, este mismo ingeniero fue el

encargado de rechazar cualquier intención de convertir a esta ciudad en plaza de guerra. Asimismo, tenemos el plan de defensa ideado por Agustín Crame en 1778, que planteaba un estratégico triángulo defensivo de la bahía, basado en los fuertes de San Fernando, San Antonio e isla del Morro, desechando las fortificaciones de la playa. Luego, cerrada la contienda anglo-hispana a finales del siglo XVIII, estas fortificaciones experimentaron el olvido.

Respecto a las cartografías urbanas y náuticas de la primera mitad del siglo XX, cabe señalar que fueron realizadas por los estadounidenses que laboraban en la construcción del ferrocarril o en la industria bananera. En ellas, es posible divisar un significativo desarrollo, las nuevas áreas de expansión hacia el norte y el sur, además del interés de atender por primera vez al Camellón, el principal espacio público que se configuraba paralelo a la bahía.



Plano de la ciudad de Santa Marta

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

Hay dos fechas posibles: 1551 o 1580.

Escala gráfica:

Indeterminada.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico elaborado en papel.

Notas:

Indica plazas, calles y edificios religiosos en la cartografía.

Archivo:

Archivo General de Indias (AGI).
Sevilla (España).
Catálogo de mapas y planos.
Audiencia de Panamá.
Signatura MP-Panamá, 273.

Primera cartografía conocida de la ciudad de Santa Marta, según el Archivo de Indias es probable que se haya elaborado en 1551 o 1580, siendo claro que corresponde a la segunda mitad del siglo XVI. No puede ser de principios del siglo XVII, porque no aparece el fuerte San Juan de las Matas, construido en 1602. Refleja notables signos de aplicación urbana que nos permite creer que es un ejercicio posterior a las *Leyes Nuevas* de 1542, que promulga la *Instrucción y Reglas para Poblar. Código para todas las colonias* y anterior a las *Ordenanzas de Descubrimiento, Nueva Población y Pacificación de las Indias*, conocidas como las «Leyes de Indias», emanada el 13 julio de 1573 por Felipe II.

Santa Marta contó con unas ordenanzas municipales en sus primeros años de fundada, siendo una de las primeras ciudades en el continente americano. Luego del incendio del 26 febrero de 1531, su gobernador García de Lerma presidiendo el cabildo, promulga unas nuevas disposiciones el 21 de marzo de 1531, donde se reconoce que había sido trazada ordenadamente y que la misma institución debía velar por el mantenimiento de este acierto urbanístico. Señalaba «que se eligiesen dos personas para revisar la traza urbana y que a cada calle se le dejasen veinticuatro pies de ancho (6.68 metros) y que ninguna persona pudiera edificar sin licencia del cabildo».

Teóricamente el planteamiento del trazado corresponde a la fusión de la ciudad planteada por Jaime II-Eximeniç y la tradicional castrametación romana, utilizadas en los campamentos militares. Las manzanas rectangulares dispuestas en dos hileras de tres grupos (44 inmuebles para la ciudad), abriendo fachadas en su lado más largo (norte y sur) para evitar el asoleamiento (este y oeste), herencia del urbanismo islámico, separada por una plaza abierta al mar y dos manzanas probablemente para el gobierno (8 inmuebles) con sus respectivas calles que definen el damero. Por fuera, las instituciones religiosas figuran hacia el sur, característica de la traza de Jaime II-Eximeniç, que podrían ser la iglesia y convento de Santo Domingo, erigida en 1529; atrás por su ubicación, podría corresponder a la ermita de la Veracruz.

Hacia el oriente aparece otro edificio religioso, que según su localización podría ser la iglesia y convento de San Francisco, pero este fue construido en 1597. En el llano, indica con una cruz, lo que podría ser el cementerio, al frente de la ciudad sobre la playa y paralelo al mar, representa un elemento que podría ser una improvisada trinchera para su defensa, dado las constantes incursiones de los corsarios franceses e ingleses en la segunda mitad del siglo XVI.



Plano de la ciudad de Santa Marta
Anónimo, 1551 o 1580.

Plano de Santa Marta en la Nueva España, a 11° 19' 55" de latitud septentrional

Autor:

Louis Éconches Feuillée (geógrafo y astrónomo).

Creado / Publicado:

1704.

Escala gráfica:

De trescientas toises francesas.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico elaborado a plumilla con tinta sepia.

Contiene una cartela en el ángulo superior derecho donde consigna el nombre de la cartografía: «PLAN DE S.TE MARTHE. Dans la nouvelle Espagne a 11 d. 19' 55" de latitude Septentrionale», y luego consigna la escala.

Notas:

Dentro de la cartografía solo referencia la bahía y punta de Gaira.

Archivo:

Bibliothèque nationale de France (BnF).

París (Francia).

Departamento de Cartas y Planos.

Archivos de Cartas, Planos y

Diarios de la Marina.

GE DD-2987 (92.46).

Mapas y planos de Gallica.

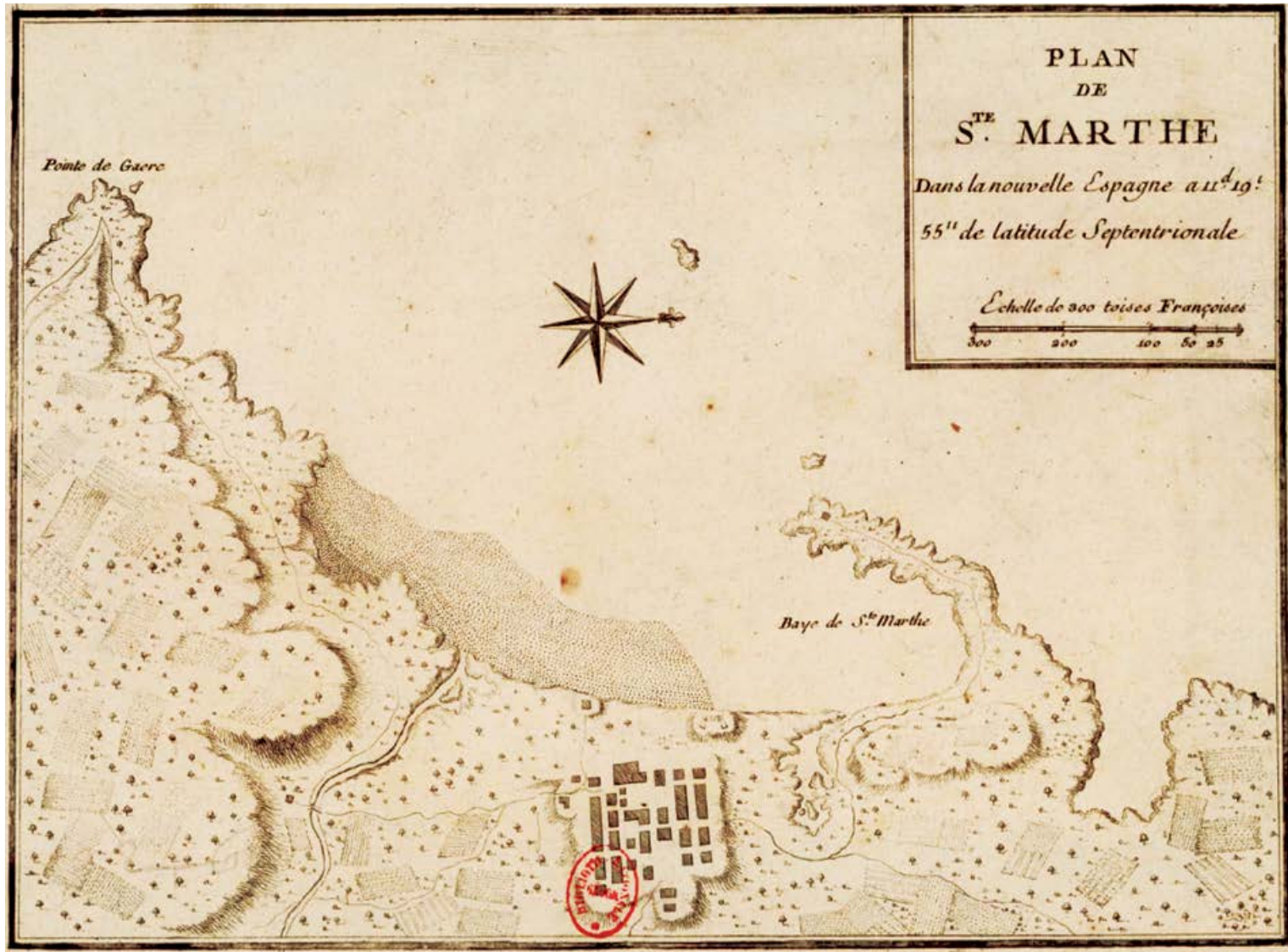
Hacia 1693, se intentó repoblar la provincia de Santa Marta con cien o doscientas familias irlandesas católicas en lugares alejados de la costa; no obstante, dicho plan poblacional no se llevó a cabo y la situación siguió siendo la misma. Al finalizar el siglo XVII, poco había progresado en lo urbano y la mayor preocupación de sus habitantes era limpiar los espesos montes con el fin de evitar sorpresas del enemigo. Durante el último cuarto de dicha centuria, la ciudad había experimentado una época difícil por los hostigamientos de enemigos de España, los cuales ya hemos mencionado en páginas anteriores; y en la primera década del siguiente siglo, sufrió ataques en tres ocasiones por piratas ingleses que obligaron a comercio forzado.

El sacerdote francés Louis Éconches Feuillée (a veces escrito Feuillet y conocido como Louis Feuillée) fue un explorador, botánico, geógrafo y astrónomo que fue encomendado por el rey de Francia Luis XIV para que explorara la costa este de América del Sur. Así, el 4 de julio de 1704, se embarcó en su nave de 60 cañones, acompañado con 300 hombres y visitó Guayana, Puerto Cabello, Santa Marta, Cartagena y Portobello. Durante di-

cha misión escribió su *Diario de observaciones físicas, matemáticas y botánicas*.

Además, a su paso por la bahía de Santa Marta, delineó la primera cartografía que abarcaba el litoral, desde la punta de Gaira hasta la ensenada de Taganga, adornada con una estrella magnética de ocho vientos rematada con una flor de lis señalando el norte. Sin ninguna rigurosidad topográfica se expresan los cerros circundantes del litoral. Dibuja una especie de delta del río Manzanares en su desembocadura a la bahía y la caldera hacia el norte; y por primera vez se registra el banco de Povea en la bahía.

La población aparece ordenada con 31 manzanas desde la calle de la Cruz (12) hasta la calle de Santo Domingo (16), cruzada por 4 callejones. Y aunque no referencia ninguna toponimia urbana, se aprecian la plaza Mayor y la plaza Menor de San Francisco. También delinea sobre la playa las trazas de los fuertes de San Juan de las Matas y de San Vicente; así como la extensa separación entre la ciudad y la orilla del mar donde, a su alrededor, es perceptible el extenso llano poblado de vegetación silvestre.



Plan de Ste Marthe dans la Nouvelle Espagne a 11° 19' 55'' de latitude Septentrionale
Louis Éconches Feuillée (geógrafo y astrónomo), 1704.

Atracadero de Santa Marta en la América Septentrional, en 11° 18' latitud norte

Autor:

Berthou (probablemente cartógrafo).

Creado / Publicado:

1713.

Escala gráfica:

De trescientas toesas.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico en acuarela verde, roja y plumilla con tinta negra.

Notas:

No contiene.

Presenta una cartela inconclusa, sin ninguna información.

Archivo:

Bibliothèque nationale de France (BnF).

París (Francia).

Departamento de Cartas y Planos.

Archivos de Cartas, Planos y

Diarios de la Marina.

GE D-16706.

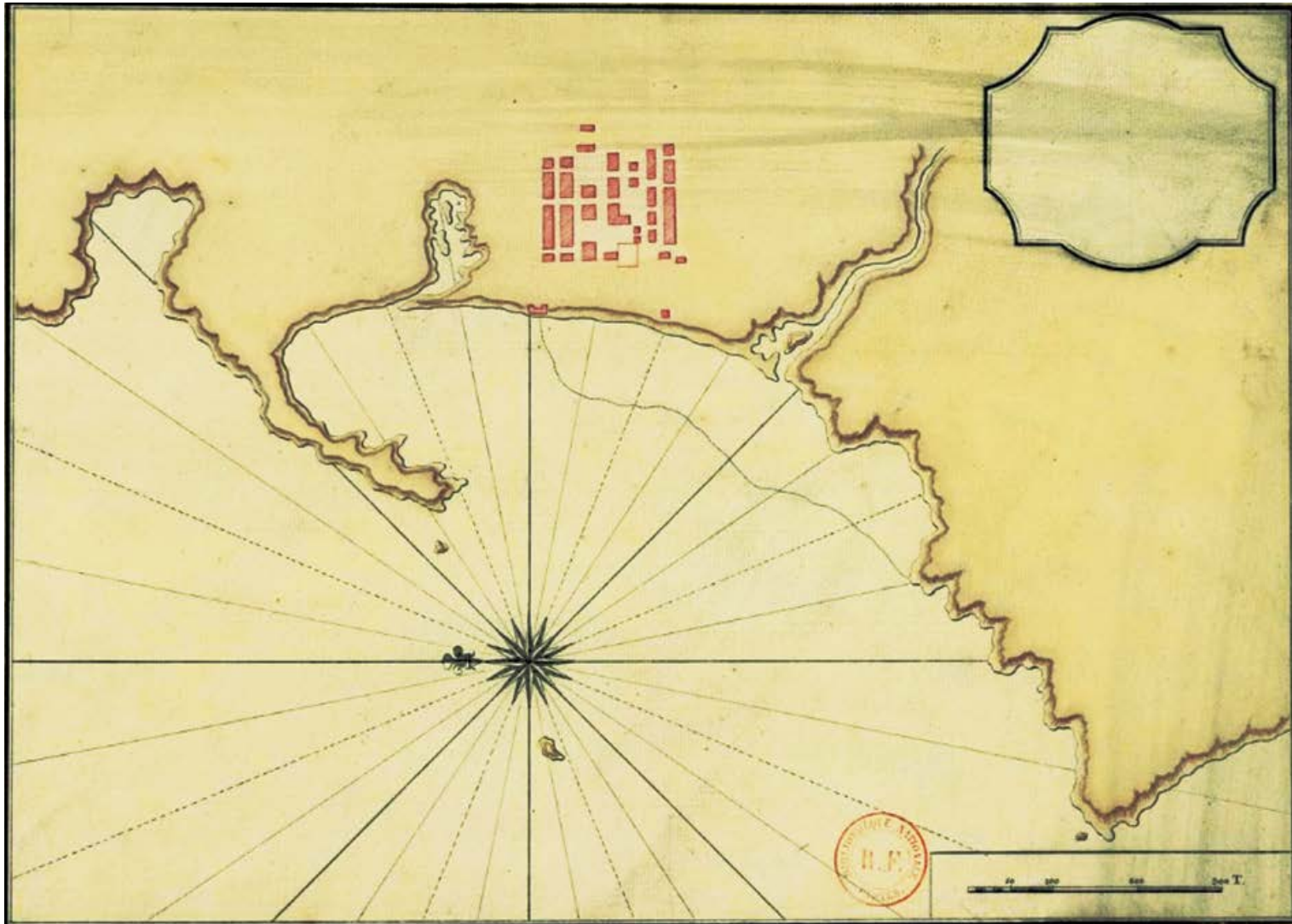
Mapas y planos de Gallica.

Durante el siglo XVIII, época de mayor producción y reproducción cartográfica de los talleres franceses, se desarrolló una técnica en papel aceitado que correspondía a un método de duplicación particular. Así la describe el padre Dainville en su obra *The Language of Geographers*: «Aplicamos al cristal la tarjeta que queremos copiar a la que también adjuntamos papel blanco en el otro lado. Cuando pasa a través del cristal, muestra todas las características del original que trazamos ligeramente en el papel. Este método es el mejor para mapas y planos. A veces se hace transparente el papel de la copia pasando un barniz blanco seco, pero con mayor frecuencia aceite de Therbentine, sobre el cual la tinta se estira mejor».

Con esta técnica, un cartógrafo francés apellidado Berthou elaboró dos cartografías de Santa Marta en 1713. La primera delinea el litoral desde punta de Gaira hasta la bahía de Taganga, interrumpida solo por el río Manzanares, registrando una especie de delta en su desembocadura. La ciudad se identifica con unas 28 manzanas de color rojo sobre la playa, pero sin rotular. Son visibles los fuertes de San Vicente y San Juan de las Matas, y en el ángulo superior derecho está el título del mis-

mo con su autor. La otra (a la que nos referimos) es casi igual, solo se diferencia del color verde de su fondo, de la cartela inconclusa —sin texto o convenciones— y de la estrella magnética de 16 rayos o rosa náutica con una flor de lis señalando el norte hacia la izquierda, la cual tiene como fondo una retícula basada en rumbos o líneas de dirección que identifican las rutas a seguir a los navegantes, formada a manera de una circunferencia dividida por 32 líneas simulando una aguja de marear.

A pesar de que el título del plano se refiere al atracadero o amarradero de Santa Marta, no registra la profundidad de la bahía ni señala la ruta ideal para la entrada de las embarcaciones por el calado natural del puerto, como tampoco el sitio donde se podía fondear. Si la comparamos con la cartografía *Plan de Ste Marthe dans la Nouvelle Espagne á 11° 19' 55» de latitude Septentrionale*, levantada por Louis Feuillée en 1704, podemos concluir que es una copia de esta. Su trama urbana de color rojo que contrasta con el color verde del fondo es idéntica y no muestra ninguna variación; tampoco detalla los cerros del litoral con alguna expresión personal ni señala la toponimia de la bahía como su original.



Mouillage de Ste Marthe dans l'Amérique Septle par $11^{\circ} 18'$ lat. N.
Berthou (probablement cartógrafo), 1713.

Plano que contiene desde el río de Santa Marta (en la América Septentrional) hasta la punta de Granate

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

1725.

Escala gráfica:

De un 1/4 de milla marítima.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico montado sobre tela de respaldo, elaborado sobre papel con formato de 72 x 51 centímetros, con pluma y tinta negra.

Notas:

Cuadro con el siguiente título del manuscrito en el ángulo inferior derecho: «Plano que contiene desde el Rio de Sta. Marta (en la America Setentrional) hasta la Punta de Granate», y con escala gráfica en la parte de abajo.

Archivo:

Library of Congress of the United States.
Washington, D.C. (Estados Unidos de América).
Geografía y División de Mapas.
Número de Control 90682794.

Cartografía detallada, con sus respectivos topónimos y algunos sitios de importancia de Santa Marta. Revela el litoral desde la desembocadura del río Manzanares hasta la punta de Granate, y fue elaborada dos años después de la inundación de la ciudad por propios efectos, apreciándose la avenida del río que bajaba paralela a la playa hasta la caldera. No tiene expresión de la topografía montañosa del litoral, pero sí señala algunos accidentes geográficos, como la punta de Granate, el pueblo de Taganga y su bahía, las abras de Santa Ana, el fuerte de San Antonio, el veladero viejo; además del veladero nuevo, obra del gobernador Juan Beltrán de Caicedo que reparó la antigua garita del gobernador Pedro Gerónimo Royo en 1681, transformándola en una torre cuadrada con pequeño cuartel, puerta de hierro y escala levadiza, sobre la cual había un terrado de terraplén al descubierto para los guardias, dotada de pertrechos, municiones, anteojos largos y una nueva bocina para dar aviso a la población.

El plano referencia al Morro Chico, la punta de Betín, la punta de Taganguilla, la ensenada el Ancón, la caldera, el puerto del Espino, el fuerte de San Vicente, el fuerte de San Juan de las Matas; y entre ellos una larga estacada, algunas profundidades de la bahía y el banco de Povea formado por el material de arrastre del río. La trama urbana

aparece acompañada por la red de caminos hacia las poblaciones indígenas de Gaira y Mamatoco. Son visibles la plaza Mayor y otra menor frente a la iglesia de San Francisco, como también la traza de la iglesia Mayor reconstruida por el obispo Luis Martínez Gayoso en 1711. A pesar de que el plano es de 1725, no reseña la batería inicial del fuerte de San Fernando, construido en ese año por el gobernador Juan Beltrán de Caicedo. Y de ese mismo año tenemos la primera referencia del nomenclátor urbano de la ciudad, realizada por el alférez José Nicolás de la Rosa en su obra *Floresta de la Santa Iglesia Catedral de la Ciudad y Provincia de Santa Marta*:

Su plaza Mayor es tan capaz a cuadro, que con mucho desahogo se corren toros en ella. Sus calles son derechas en línea, y de buena longitud. Las principales son ocho, nombradas (de sur a norte) la calle de la Veracruz (17), la calle de Santo Domingo (16), la calle de la Acequia (15), la calle del Cuartel (14) (estas dos salen a las cuadras de la plaza), la calle de la iglesia Mayor (13), la calle de la Mar (12) y la calle de Mamatoco (11). Estas siete corren en línea de oriente a poniente, y las cruzan otras varias, la última es la calle de Madrid (carrera 2ª), porque pasa por ella el camino a Manzanares. Están pobladas de gente española y muchos descendientes de los primeros y segundos conquistadores de la provincia.



Plano que contiene desde el Río de Sta. Marta (en la America Setentrional) hasta la Punta de Granate
Anónimo, 1725.

Carta de las costas de Nueva Granada comprendidas entre la punta de las Marcas y Santa Marta

Autor:

Jorge Juan y Antonio de Ulloa (marinos y científicos).

Creado / Publicado:

Probablemente en 1735.

Escala gráfica:

De diez leguas francesas (15,5 centímetros) para el gráfico del litoral y 2000 pies del Rin para el detalle urbano de la ciudad de Santa Marta en el recuadro superior izquierdo.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico elaborado sobre papel a plumilla en tinta negra y lavado en aguada verde.

Notas:

No presenta el título de la cartografía.

Contiene un cuadro interno donde aparecen la bahía de Santa Marta, la bahía de Taganga y la ciudad de Santa Marta con su trazado, destacando los puntos toponímicos más importantes de su entorno.

Archivo:

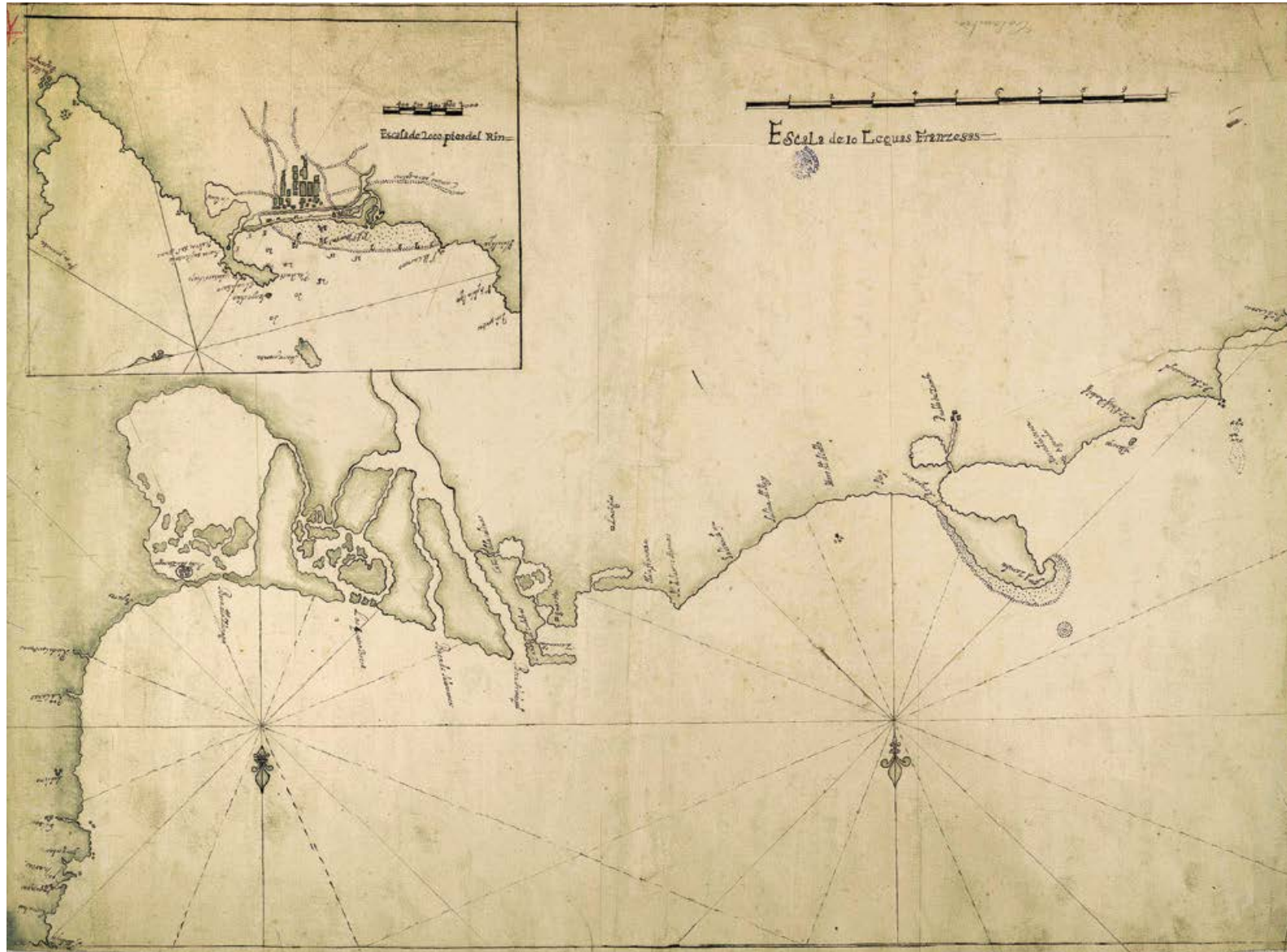
Biblioteca Digital Hispánica. Madrid (España).
Signatura MR/43/192.

Según la referencia del mapa manuscrito de la Biblioteca Nacional de España, este pudo ser levantado por Jorge Juan y Antonio de Ulloa durante su estancia en Cartagena de Indias en 1735, pero no aparece el fuerte de San Fernando que construyó el gobernador Juan Beltrán de Caicedo en 1725, por lo que el plano podría corresponder a un periodo entre 1720 y 1724. Comprenden dos borradores manuscritos: el n.º 182, que representa las costas de Nueva Granada entre bahía Portete y punta Canoa, y el presente, el n.º 183, que delinea las costas entre punta de la Bieja y punta Canoa. Aparece orientado con media lis con el N. al NO. de la hoja, registra los principales accidentes geográficos, como Concha, Taganga, Sta. Marta, punta Gorda, Gaira, Dulcino, río Cañas, río de Cordova, Papare, pueblo de la Cienaga, Barra de la Cienaga, Las Cuatro Bocas, Boca de Salamanca, Boca Principal, Caños de las Culebras, Caño de las Salinas, Zacianilla, Guardia, La Vigía, Playa Franieza, Punta del Morro Hermoso, Salina del Rey, Morro del Diablo, Piojó, Rongedero, Pueblo de Zamba, punta de Zamba, Morro de la Venta, Aguada, punta de Inig. Rodriguez, punta de Caraujal y punta de la Bieja.

Además de revelar el litoral mencionado, la cartografía tiene detallada la población de Santa Marta en un recuadro, señalando sus principales toponímicos: punta Gorda, punta de playa Lipe,

playa Lipe, punta del Carnero, punta de Betín, Morro Grande, Morro Chico, punta de Granate, el Veladero, el Veladero Viejo, fuerte de San Antonio (construido por el gobernador Juan Beltrán de Caicedo en 1719), salina, pueblo de Taganga y una red de caminos a las poblaciones circunvecinas, donde señalan principalmente el de Gaira, que ilustra su constante interacción con la ciudad.

El pequeño plano contiene la batimetría del puerto y el banco de arena que deposita el material de arrastre del río Manzanares dentro de la bahía. A su vez, este río forma un delta en su desembocadura y un brazo hídrico que corría en época invernal sobre la actual carrera 2ª hasta desaguar en el sitio conocido como el Espino; lo que hace reflexionar sobre la intensidad de sus avenidas durante esa época, ya que la inundación más reciente a la fecha de elaboración del plano fue en 1723. Su trazado urbano está constituido por tres decenas de manzanas, seguramente sin consolidar, la última insinuada al norte es la calle de Mamatoco (11) hasta la calle de la Veracruz o Grande (17) hacia el sur, y cruzada por seis callejones. De la misma manera, aunque sin señalarlos, seguramente por su estado de ruina, aparecen los fuertes de San Juan de las Matas y San Vicente sobre la playa con unas estacadas entre ambos para defender el frente del litoral.



Carta de las costas de Nueva Granada comprendidas entre la punta de las Marcas y Santa Marta
Jorge Juan y Antonio de Ulloa (marinos y científicos), probablemente en 1735.

Puerto y ciudad de Santa Marta, situado en 11° y 18 m de latitud septentrional

Autor:

Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville (geógrafo y cartógrafo).

Creado / Publicado:

1740.

Escala gráfica:

De doscientos toises (= 0m, 030; 1: 13 000).

Descripción física:

Manuscrito cartográfico elaborado en aguada sepia con plumilla del mismo color.

Notas:

Contiene un cuadro con el título de la cartografía: «PUERTO Y CIUDAD De S.ta Marta situado en 11 g. y 18 m. de latitud septentrional», acompañado de su correspondiente escala.

Archivo:

Bibliothèque nationale de France (BnF).
París (Francia).
Departamento de Cartas y Planos.
Archivos de Cartas, Planos y Diarios de la Marina.
GE F CARTE-13181.
Mapas y planos de Gallica.

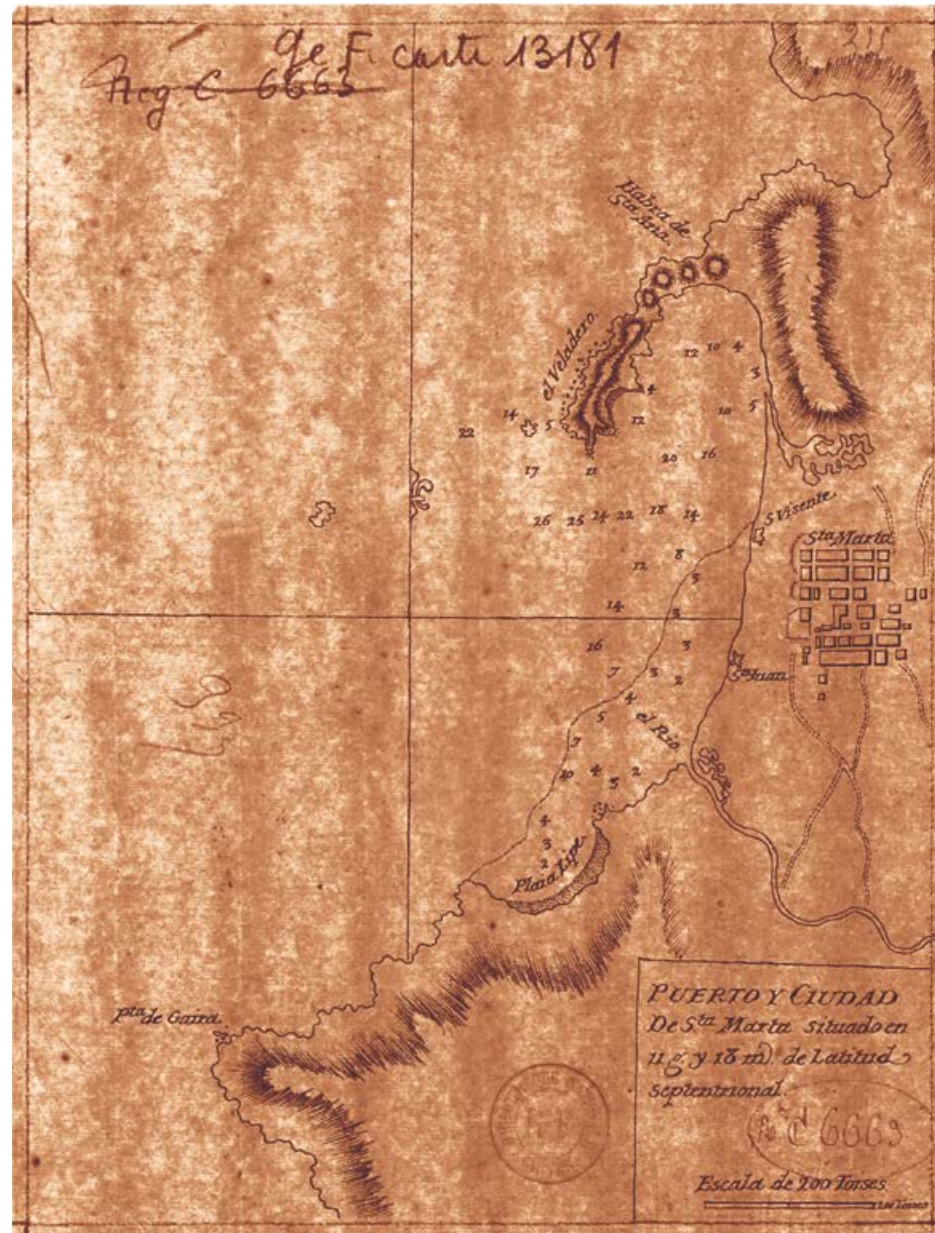
Esta cartografía fue elaborada por Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville —geógrafo ordinario del rey francés Luis XV— y hace parte de la *Colección Cortambert*, compilada por Eugène Cortambert en 1866. Presenta el litoral desde la ensenada de Taganga hasta punta de Gaira, orientado con media lis. Los cerros son representados tímidamente, aunque se compensa con la valiosa información de las profundidades de la bahía.

La población evolucionaba lentamente, mientras gozaba de la aparente tranquilidad propiciada por las buenas relaciones de la nueva monarquía española de estirpe francesa. La diplomacia de la Casa Borbón se vio reflejada en las buenas relaciones con Inglaterra, aunque eso no impidió el advenimiento de las cuatro grandes guerras que hicieron temblar al Caribe en el siglo XVIII. El plano muestra la ciudad tratando de consolidarse a partir de la plaza Mayor, principal espacio público de fuerte significado de uso simbólico y práctico. Revela sus manzanas rectangulares orientando la parte más larga hacia el norte y el sur, evitando de esta manera el asoleamiento y propiciando mostrar más lúgubres las carreras o callejones.

Existían siete caminos que conectaban la ciudad con las poblaciones indígenas circunvecinas y playas de desembarco: al norte, el camino de las abras de Santa Ana que conducía al fuerte de San

Antonio —sitio dominante de la bahía de Santa Marta y la ensenada de Taganga—, el camino de la salina y el camino a Taganga. Al sur, el camino hacia playa Lipe y fuerte de San Fernando —atravesando el río—, y el camino a Gaira por la actual avenida Bavaria, saliendo por el puente de la Platina. Al este, el camino a Mamatoco y Concha, uno por los lados de la avenida del Libertador y otro por los terrenos de la Coquera, que se conocería posteriormente como el camino de Macachete.

A pesar de que el plano fue elaborado en 1740, no aparecen los fuertes de San Antonio y San Fernando, construidos sobre las estribaciones que configuran el enclave; solo referencia el Veladero. Registra las fortificaciones de la playa: los fuertes de San Juan de las Matas y San Vicente con sus trazas originales, que confirman el paso de su autor por esta ciudad. Su esquema urbano está constituido por más de tres decenas de manzanas, seguramente sin consolidar. Las calles corrían de este a oeste, nombradas así de norte a sur: calle de Mamatoco (11) —incipiente—, calle de la Cruz (12), calle de San Francisco (13), calle de la Cárcel o Cuartel (14), calle de la Acequia (15), calle de Santo Domingo (16) y calle de la Veracruz o Grande (17); por último, aparece insinuada la futura calle del Pozo (18), que se configuraría a finales de dicho siglo.



Puerto y Ciudad de S.ta
Marta situado en 11 g. y 18 m.
de Latitud septentrional
Jean Baptiste Bourguignon
d' Anville (geógrafo y
cartógrafo), 1740.

Plano general de la ciudad y puerto de Santa Marta en 11° y 47' de latitud, 303 grados de longitud para la inteligencia de sus avenidas por mar y tierra...

Autor:

Antonio de Arévalo y Esteban (ingeniero militar).

Creado / Publicado:
1743.

Escala gráfica:

De quinientas varas castellanas y doscientas cincuenta toesas.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico elaborado sobre papel en aguada y plumilla con tinta negra.

Representación planimétrica con orografía por curvas de conformación y sombreado, vegetación y sondeos por enfilaciones. Rosa de 8 vientos y prolongados con gran flor de lis.

Notas:

Acompaña el siguiente texto: «Plano gral. de la Ciudad y Puerto de Sta. Marta en 11° y 47' de latitud, 303° 20' de longitud para la inteligencia de sus avenidas por Mar y Tierra segun se halla el

presente con el Proyecto de como deveran quedar sus Fortificaciones para su mejor fuerza y seguridad. El Fuerte de Sn. Vicente en donde se proyecta la posición insular para defenza de la Playa y avenida de Sta. Ana, por su derecha há sido insultada algunas por Piratas y Corsarios. El Fuerte de Betin en donde se propone construir el Proyecto que incluye el Plano particular para defender las bocas del Puerto, Fondeadero Playas, boca del rio, y avenida de Santa Ana con fuegos cruzados como se demuestra en el Plano. Santa Marta, 18 de Junio de 1743. Antonio de Arebalo. Es copia Manuel de Anguiano».

Archivo:

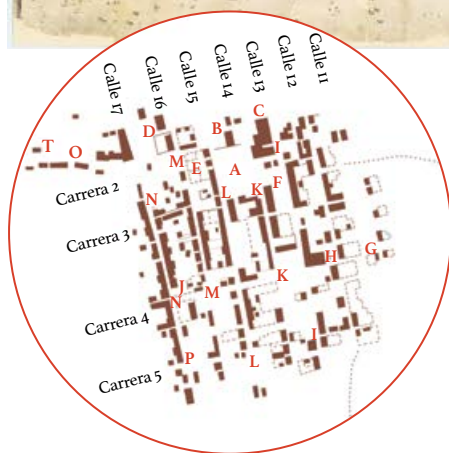
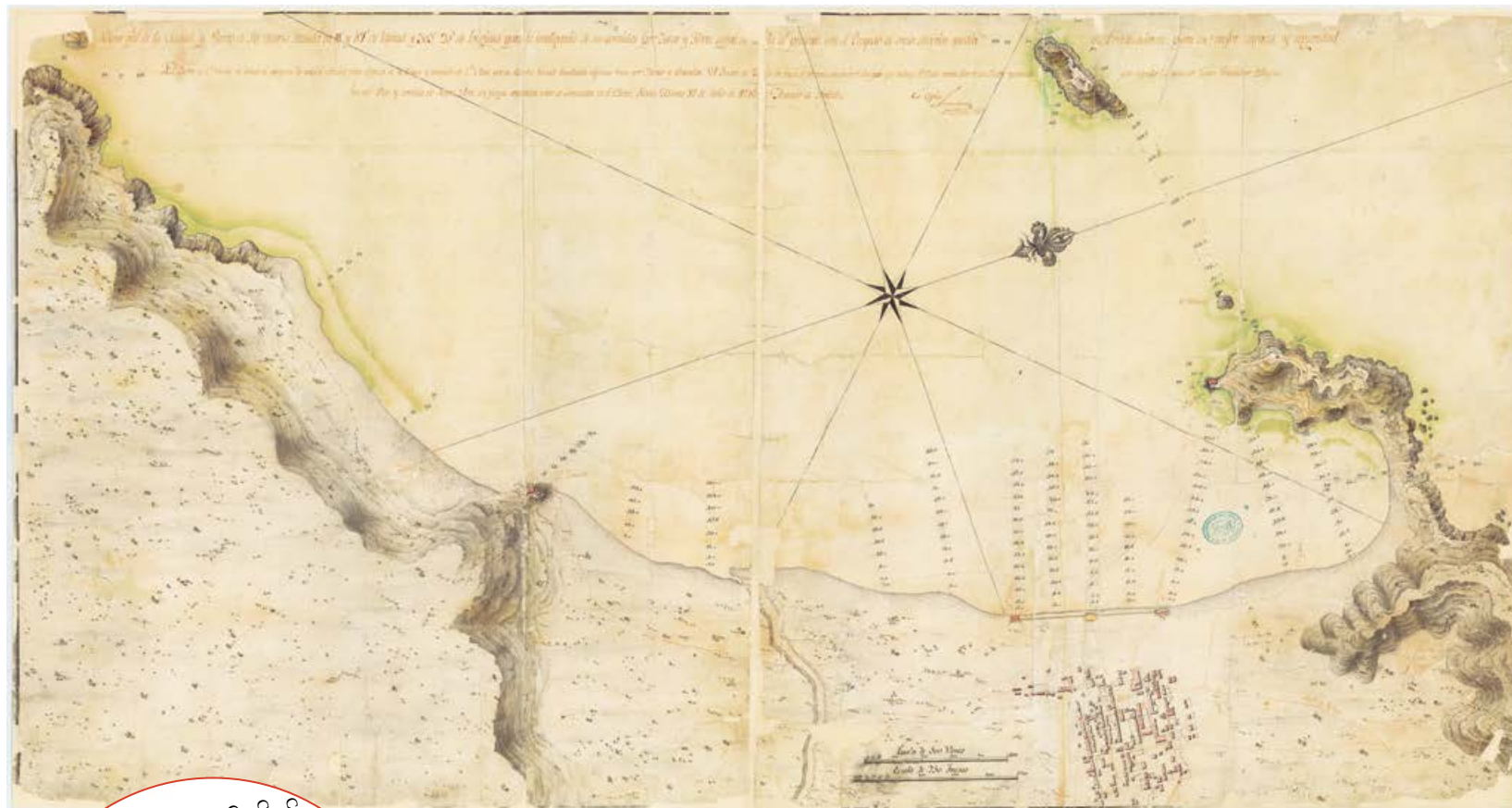
Ministerio de Defensa (MDEF).
Servicio Histórico Militar. Madrid (España).
Signatura 6.003; K-b-1-31.

El ingeniero militar Antonio de Arévalo pasa a inspeccionar el sistema defensivo de la ciudad en mayo de 1743, levanta un plano detallado del puerto y por separado dibuja los fuertes con las obras de refuerzo que debían construirse. Es la primera cartografía moderna técnicamente elaborada; a pesar de que no señala las cotas, por primera vez se expresa la topografía de los cerros con curvas de nivel. Delinea con exactitud el territorio y la morfología de la bahía, realizando una medición lineal y no aleatoria de su fondo como era lo usual; también revela minuciosamente su trazado con la novedosa aparición toponímica de la «calle larga» (actual calle 17). Permite por primera vez visualizar el área construida en las manzanas.

Como parte de la estrategia militar, señala en la cartografía las avenidas o caminos que podrían utilizar las fuerzas propias, los posibles lugares de desembarco y movimientos que hipotéticamente habrían de practicar los enemigos. Ubica los fuertes de San Juan de las Matas y San Vicente en la playa —actualmente sus cimientos yacen noventa metros dentro del mar— acompañados por una batería denominada la Intermedia, que nunca se construyó. Revela la gran extensión de

playa existente entre la ciudad y el mar; además, señala los fuertes de San Fernando, San Antonio, Betín e isla del Morro con sus respectivas visuales para el cruce de fuego, cuyas sencillas obras de refuerzos son visibles en plantas y cortes individuales, cuidando hacer el «menor gasto de la R.I Hazienda».

Constituye un rápido plan de defensa y, dada la urgencia por el estado de guerra, propone aumentar con pequeños refuerzos a las fortalezas existentes, indicando las orientaciones y visuales entre sí para la correspondencia del fuego. De este plan resaltamos la integración de la isla del Morro en la estrategia defensiva de la bahía y el proyecto del fuerte de Betín, una obra de fortificación aproximada a los preceptos de los tratados del arte militar. Es el primer proyecto defensivo sincronizado de Santa Marta, la fuente documental más valiosa de sus fortificaciones que nos permiten idealizar y comparar las transformaciones experimentadas por sus trazas en menos de un siglo. A pesar del advenimiento de las cruentas guerras de España contra Inglaterra en la mitad del siglo XVIII, proyectos como este quedaron en el papel o se redujeron a simples obras de refuerzos de poco porte o efectividad.



CONVENCIONES / TOPONÍMICOS DE SANTA MARTA, 1743

- | | |
|---------------------------|----------------------------------|
| A. Plaza de Armas | K. Calle de la Iglesia |
| B. El Colegio | L. Calle Real |
| C. La Cathedral | M. Calle de S.to Domingo |
| D. S.to Domingo | N. Calle Larga |
| E. La Contaduría | O. Calle del Río |
| F. Cuerpo de Guardia | P. Rincon del Diablo |
| G. Calle Nueva | Q. Bateria proyectada |
| H. Calle del Cangrejal | R. Bateria antigua de S. Vicente |
| I. Calle de S.n Francisco | S. Ydem de S. Juan |
| J. Casa del Governador | |

- | |
|---|
| T. Carnicería |
| U. Parte de la Caldera |
| V. El Espino |
| W. Salina o Manantial de Taganga |
| X. Camino de Taganga |
| Y. Camino de Gayra q.e pasa p.r el Río Manzan.s |
| Z. Camino de Mamatoco |

NOMENCLÁTOR URBANO, 1743

- Calle Nueva (11)
- Calle del Cangrejal (12)
- Calle de San Francisco (13)
- Calle de la Iglesia (14)
- Calle Real (15)
- Calle de Santo Domingo (16)
- Calle Larga (17)
- Caminos reales a Taganga, Mamatoco y Gaira

Santa Marta

Autor:

Anónimo. Incluido en una colección de planos con múltiples autores.

Creado / Publicado:

Entre 1743 y 1751.

Escala gráfica:

Diversas escalas en los veinte planos.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico de población, titulado «Plano de América Meridional», sobre papel a plumilla en tinta negra y donde revela veinte (20) ciudades españolas, inglesas y canadienses, como Pensacola, Santo Domingo, Puerto Cabello, Guatemala, Kingston, San Juan, La Guaira, Puebla de los Ángeles, Veracruz, La Habana, México, Santa Marta, Boston, Arispe, Cartagena, Cumaná, Quebec, Philadelphia, Acapulco y Panamá.

Notas:

Cada cartografía contiene su información geográfica y una reseña

histórica y económica sintetizada de su momento.

- A. Plaza de Armas.
- B. El Colegio.
- C. La Cathedral.
- D. Sto. Domingo.
- E. La Contaduría.
- F. Cuerpo de Guardia.
- G. Calle Nueva.
- H. Calle del Cangrejal.
- I. Calle de San Francisco.
- J. Casa del Gobernador.
- K. Calle de la Yglesia.
- L. Calle Real.
- M. Calle de Sto. Domingo.
- N. Calle Larga.
- O. Calle del Río.
- P. Rincón del Diablo.
- Q. Batería proyectada.
- R. Batería antigua de San Vicente.
- S. Ydem de Sn Juan.
- T. Parte de la caldera.
- V. Camino de Taganga.
- X. Camino de Gayra que pasa por el Río Manzanares.

Archivo:

Ministerio de Defensa (MDEF).
Servicio Histórico Militar, (España).
Catálogo General de la Cartoteca.
Volumen II, 1981.

Plano copiado del original y levantado por el ingeniero militar Antonio de Arévalo en 1743, que contiene la propuesta de construcción de la batería de la Concepción (Q), entre los fuertes de la playa San Juan de las Matas (S) y San Vicente (R), que con el tiempo desestima; lo que nos permite ubicar su elaboración entre 1743 y 1751, época del segundo conflicto anglo hispano del siglo XVIII (la guerra del Asiento). Aparece la iglesia Mayor o Catedral (C), construida en ladrillo y barro, pero desechada por el ingeniero militar Manuel Hernández en 1752, ya arruinada por los fuertes temblores de 1749, 1750 y 1751. De esta manera se proyecta la catedral actual, por fuera del marco de la plaza y sin tener en cuenta las antiguas disposiciones para poblar del siglo XVI.

Referencia varios hitos: plaza de Armas (A); el Colegio (B) —que aparece en otro plano realizado tres décadas después— probablemente corresponda al iniciado por el obispo Lucas Fernández de Piedrahita en el siglo anterior; la iglesia y convento de Santo Domingo (D); la Contaduría (E), ubicada en el marco de la plaza, una casa esquinera de la calle de la Acequia y del callejón del Seminario; el Cuerpo de Guardia (F), en el costado norte de la plaza de Armas; y la Casa del Gobernador (J), en la calle de la Acequia, entre los callejones de la carrera 3ª y 4ª. También nos revela nuevos toponímicos de

las calles en el nomenclátor urbano de mediados del siglo XVIII, como la calle Nueva o del Cangrejalito (C) o 10, calle del Cangrejal (H) u 11, calle San Francisco (I) o 13, calle de la Yglesia (K) o 14, calle Real (L) o 15, calle de Santo Domingo (M) o 16, calle Larga (N) o 17 y calle del Río (O) o carrera 2ª; además de los caminos de Taganga (V) y Gaira (X), que pasaba cruzando el río Manzanares. Indica el punto denominado «el rincón del diablo», en la carrera 5 entre las calles 16 y 17, curioso toponímico y única referencia textual o cartográfica encontrada sobre este sitio o hito urbano de la ciudad de Santa Marta.

Asimismo, esta cartografía permite concluir que la calle de la Cárcel o Cuartel —actual calle 14— tuvo como primer nombre calle de la Iglesia (K); que la calle de la Acequia se conoció por algún tiempo como calle Real (L); y que la calle Grande —actual 17— se identificó por varios años como la calle Larga (N). La cartografía presenta un error con la calle de la Cruz o 12, referenciada como calle del Cangrejal (H), pues esta es la calle 11 y la calle Nueva (G) correspondería a la actual calle del Cangrejalito o 10 (C). La calle del Cangrejal, también conocida como calle de Mamatoco o San Vicente, se configuró en la primera mitad del siglo XVIII y, por su parte, la calle del Cangrejalito o de Santa Bárbara a finales del siglo XIX.



Sta. Marta

(Anónimo, mediados del siglo XVIII).

La cartografía correspondiente a Santa Marta tiene la siguiente información: Sta. MARTA. Es la capital de la Provincia de su nombre está situada en su costa a los 302° y 45' minutos de longitud oriental de Tenerife y a los 11° y 28' de latitud occidental. La pobló el Adelantado Bastidas en el año de 1525 a sido arruinada diferentes veces por los Piratas. En su Puerto arriban los buques para el comercio el que pudiera ser mayor por las riquezas de su Provincia (la que está muy despoblada) pues abunda de Cacao, Azúcar, Tabaco, Algodón, Palo de tinte, Ganado vacuno y caballar, cueros al pelo, Añil, Café, Baynilla, pepita de toda especie, Maderas de construcc.n y de otras especies, Quina, Balsamos, Calualua, leche de Mechoacan, Copongilla, Gomas, Racinas, Carey y Perlas, como también minerales de Oro, Plata y Cobre, pero por la falta de operarios no produce los grandes beneficios que resultarian, lo uno por los estragos y saqueos de los piratas faltando la comunicación y giro interior por los mismos Yndios Rebeldes y lo otro por la falta de comercio nacional exterior.

Puerto de Santa Marta, levantado en 1743

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

1743.

Escala gráfica:

De quinientas toises (= 8 cm; 1: 72 200).

Descripción física:

Manuscrito cartográfico de 39 x 24 centímetros, elaborado en aguada de sepia y plumilla con tinta negra.

Notas:

Contiene el título de la cartografía en el ángulo superior derecho: «Port de Sainte Marthe levé en 1743».

Archivo:

Bibliothèque nationale de France (BnF).
Departamento de Cartas y Planos.
Archivos de Cartas, Planos y Diarios de la Marina.
GE D-16710.
Mapas y planos de Gallica.

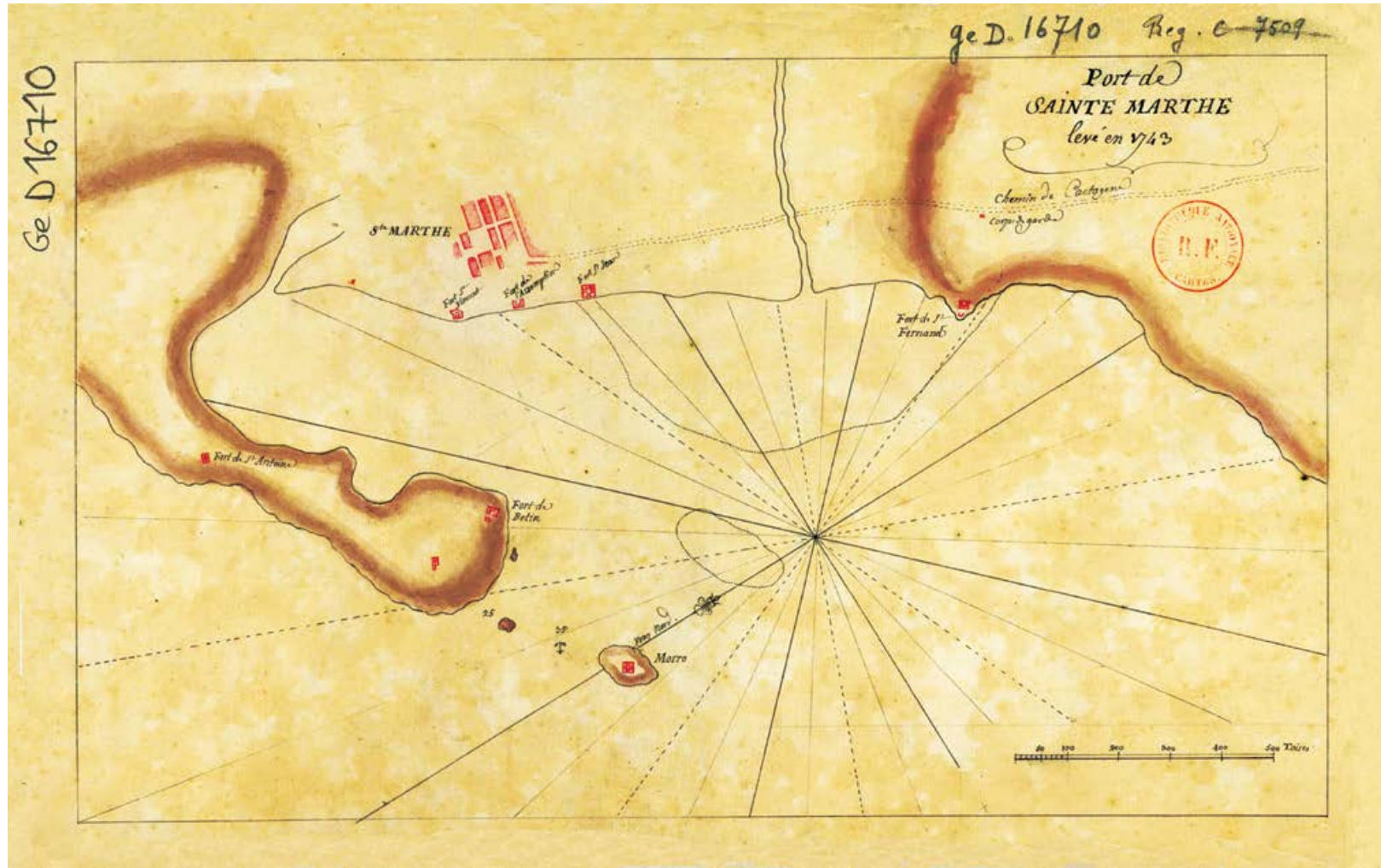
Manuscrito cartográfico elaborado en 1743, el mismo año en que el ingeniero militar Antonio de Arévalo y Esteban levantó el primer plano técnicamente dibujado de Santa Marta, que permite apreciar su consolidación definitiva de finales del siglo XVII y comienzos del XVIII. Es bastante esquemático para la época, puesto que las técnicas modernas facilitaban levantamientos cartográficos más precisos, haciendo suponer que su autor —a la sazón, todavía desconocido— no estaba debidamente capacitado para esta actividad; por ello, el litoral es una aproximación a su configuración real, como también la forma de la caldera.

Presenta una buena orientación cardinal, señalando su norte con una flor de lis con nudo de treinta y dos (32) rumbos. No tiene expresión topográfica, simplemente pretende enseñar la forma de la bahía, ubicando de forma escueta la caldera al norte y el río Manzanares al sur, y señalando solo dos profundidades entre punta de Betín y el Morrito.

La trama urbana no es amplia ni detallada a plenitud, más bien se resume a unas pocas manzanas, siendo visible la plaza Mayor y a su lado izquierdo donde estaría situada la iglesia Mayor. Ubica los fuertes de San Juan, San Vicente, San Antonio, San

Fernando, Betín —que para esa época era una explanada— y la vigía —cerca de Betín— que dominaba el horizonte marino, cuyas trazas cuadradas no les corresponden al ser realmente irregulares y adaptadas a la topografía de los cerros.

Aparece, además, entre las viejas fortalezas de la playa, una nueva batería nombrada la Asunción para reforzar la defensa, pero que nunca llegó a ser construida. Revela la primera obra construida del fuerte del Morro, llamada alta de Santa Ana, consistente en una batería para morteros en la cresta del cerro, y una trinchera orientada hacia la bahía que más tarde sería ampliada con el nombre de batería baja de San Carlos —complementada con edificios militares, almacenes pertrechos y cisternas—, propuesta por el ingeniero militar Agustín Crame y construida por su colega Antonio de Narváez. Otra información de interés de esta cartografía fue señalar el camino a la ciudad de Cartagena de Indias, subiendo y bajando los cerros de San Fernando, donde a su paso existía un cuerpo de guardia para la vigilancia del litoral. Esta vía debía ser la misma para ir a la población indígena de Gaira, procurando solo bordear los cerros.



Port de Sainte Marthe levé en 1743
Anónimo, 1743.

Plano del puerto de Santa Marta, situado en la Costa Firme, Reino de Santa Fe, por la latitud de 11° 12' 28" y longitud de 302° 23' 00" del meridiano de Tenerife

Autor:

Posiblemente Agustín Iraola (capitán).

Creado / Publicado:

1752.

Escala gráfica:

De 1000 varas castellanas.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico en negro, elaborado en plumilla con tinta negra.

Representación planimétrica del puerto de Santa Marta, con orografía croquizada y sombreada, con sondeos y nudo de cuatro vientos prologados con media lis.

Notas:

Contiene el título del plano: «Plano del Puerto de Santa Marta situado en la Costa Firme, Reyno de S.te Feé por la Latitud de 11 grados, 12' 28" y Longitud de 302 grados 23' 00" del Merd.o de Tenerife».

(Los números que marcan la sonda son brazos de a seis (6) pies de Castilla).

Al final aparece la escala de la cartografía.

Archivo:

Ministerio de Defensa (MDEF).
Servicio Histórico Militar.
Madrid (España).
Signatura 5.932.
P-b-II-54.

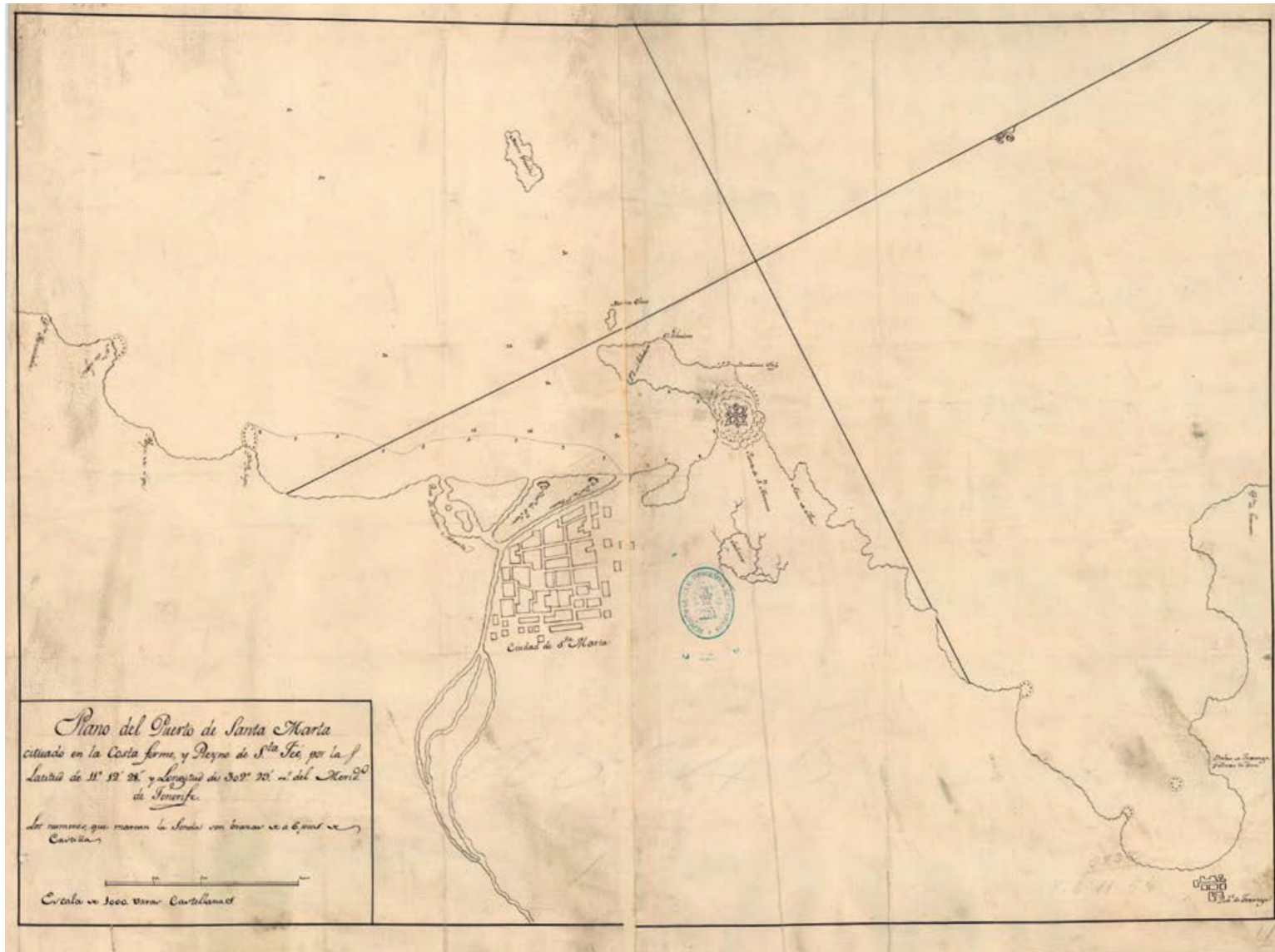
Promediando el siglo XVIII, Santa Marta aspiraba a convertirse en plaza activa de guerra, accediendo a inversiones básicas para su desarrollo y con el fin de reactivar la actividad portuaria. El ingeniero militar Antonio de Arévalo truncó estas pretensiones al dictaminar que ni el puerto ni el estado de su comercio lo justificaban y que no se debía proteger al no contar con los gastos que ocasionaba. Ciertamente, entre la corrupción administrativa, el contrabando y su lamentable situación, eran pocas sus posibilidades de desarrollo económico.

Los ingenieros militares Manuel Hernández y Agustín Iraola llegaron a Santa Marta en 1752, siendo recibidos por el gobernador de Santa Marta Juan Toribio de Herrera y Leyva con el propósito de inspeccionar el estado de la ciudad y sus fortificaciones. Por tanto, es probable que Iraola haya levantado este plano para acompañar el informe. El virrey de Santa Fe, marqués del Villar, conociendo el estado de indefensión de Santa Marta, encomienda al gobernador de Cartagena de Indias e ingeniero militar Ignacio Sala para que acompañe la comisión y entregue por separado un informe, explicando su situación y su conveniencia en fortificarla.

La cartografía muestra el litoral comprendido entre punta de Gaira y la bahía de Taganga. Está elaborada a mano alzada y aproximada a la realidad, se

ve algo desproporcionada en el delineado de la costa entre punta de Betín y Taganga. El plano carece de información topográfica, negando así cualquier posibilidad de entender las dificultades de comunicación entre ambas bahías. Tampoco ofrece información de la batimetría del puerto, dando exclusivo interés a los puntos más representativos del litoral. Da importancia a la ubicación del fuerte de San Antonio para defender la ensenada de Taganga y la bahía de Santa Marta, aunque le asigna una traza regular que no le corresponde, clásica de las fortificaciones regulares de cuatro baluartes utilizadas en las planicies europeas, pero de difícil aplicación en las abruptas topografías americanas. Señala los fuertes de la playa San Juan de las Matas y San Fernando, así como el fuerte de la isla del Morro.

Un error en el plano es ubicar la población a orillas del río Manzanares, al cual presenta caudaloso, sin su curso lógico y con un delta formado por tres brazos que aislaban las fortificaciones que defendían la playa y que, a saber, estarían arruinadas para la fecha. A su vez, la ciudad se expresa sin detallar, presentando una información confusa de su trama urbana con manzanas sólidas y donde solo aparece una plaza en un sitio que no le pertenece; solo acierta con la caldera y la salina al norte de la ciudad.



Plano del Puerto de Santa Marta situado en la Costa Firme, Reyno de S.ta Feé por la Latitud de 11 grados, 12' 28" y Longitud de 302 grados 23' 00" del Merid.o de Tenerife Probablemente de Agustín Iraola (capitán), 1752.

Plano del puerto de Santa Marta, situado en la Costa de Tierra Firme en 11° 16' de latitud norte y longitud de 302° 23', según el meridiano de Tenerife

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

Probablemente en 1755.

Escala gráfica:

De 1000 brazas castellanas (= 6,9 cm) y de 1/2 milla (= 7,7 cm).

Descripción física:

Manuscrito cartográfico elaborado en aguada y plumilla de tinta negra.

Contiene el título:

«Plano del Puerto de Santa Martha situado en la Costa de Tierra Firme en 11 grados 16 minutos de Latitud Norte y en la Long.d de 302 grados y 23 minutos segun el Meridiano de Thenerife».

Abajo aparece la escala del plano.

Notas:

1. Punta de Granate.
2. Pueblo de Taganga.

3. Bahía de Taganga.
4. Salina.
5. Abras de Santa Ana.
6. Fuerte de Sn. Antonio.
7. Beladero Viejo.
8. El Beladero Nuevo.
9. El Morro Chico.
10. El Morro Grande.
11. Punta de Betin.
12. Punta de Taganguilla.
13. El Ancon.
14. La Caldera.
15. El Espino.
16. San Vizente.
17. San Juan.
18. Ciudad de Santa Marta.
19. Camino para Gayra.
20. Boca del Rio de Santa Marta.

Archivo:

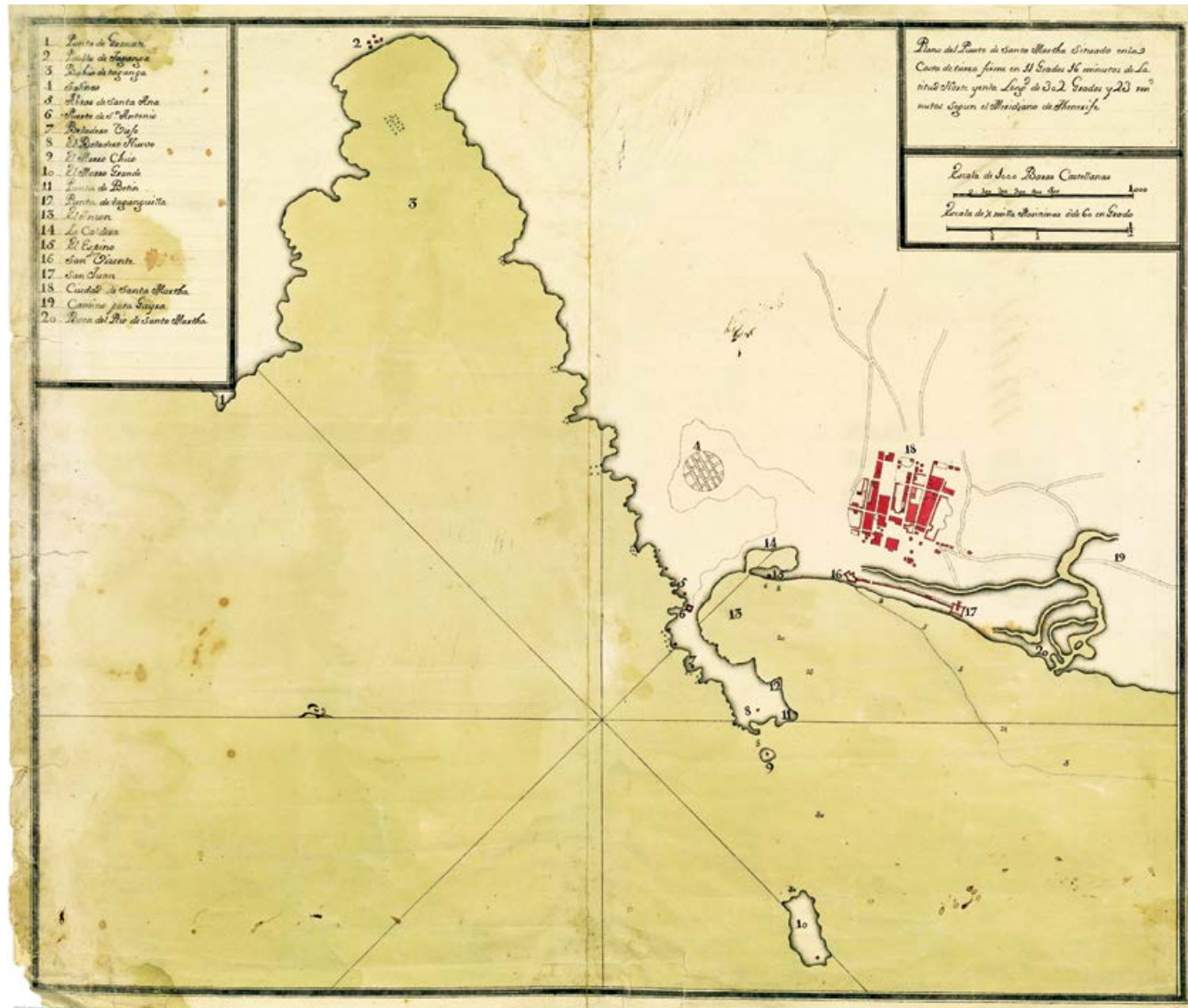
Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico. Madrid (España). Ministerio de Cultura. Museo Naval. Colección: MN-Signatura: 28-C-5.

Esta cartografía estuvo archivada por mucho tiempo en el antiguo Depósito Hidrográfico de España, al igual que otras de la América española que luego fueron catalogadas por el comandante y algunos oficiales de la carabela Santa María en Sevilla con motivo de la exposición iberoamericana en 1929. Se desconoce la fecha de elaboración y su autor, si bien, referencian la posición de la ciudad con el meridiano de Tenerife, frecuentemente utilizado a mediados del siglo XVIII, por lo que creemos sería de la década de los cincuenta de esa centuria, afirmación respaldada por las edificaciones militares señaladas: fuerte de San Juan de las Matas (17) y San Vicente (16), con una trinchera cubriendo el espacio de playa que los separaba; también el fuerte de San Antonio (6), Veladero Viejo (7), Veladero Nuevo (8) y punta de Betín (11).

El litoral, perfectamente delineado y sin ninguna expresión de su topografía que configura el enclave marino, está orientado con nudo de ocho rumbos y media lis. Lo muestra desde punta de Granate (1) hasta playa Lipe. Aunque es poco usual en dichos planos, destaca la población indígena de Taganga (2) junto a la bahía del mismo nombre (3). Al norte de la ciudad, ubica la salina dentro de un círculo a manera de loteo (4) e indica las abras de Santa Ana (5), una especie de entrada de mar en tierra protegida por la cadena

rocosa, que ofrecía resguardo para que los barcos pudieran fondearse. Señala los islotes rocosos del Morro Chico (9) y el Morro Grande (10), parte de la misma configuración de la muralla pétrea que forma la bahía, el sitio para atracar identificado como el Ancón (13) y la punta de Taganguilla (12). La bahía registra sondas batimétricas, revela la caldera (14) y una depresión costera donde aparece a su pie el atracadero o muelle del Espino (15).

Presenta una red de caminos a las poblaciones indígenas Taganga, Mamatoco y Gaira (19), también el camino al río Manzanares (20), donde los samarios acudían a su acostumbrado baño matinal, al lavado de ropa y provisión de agua para el consumo diario que llevaban en ollas de barro. Respecto al río, las cartografías levantadas durante las primeras ocho décadas del siglo XVIII lo muestran caudaloso e inundando la zona sur, formando un brazo que desaguaba al norte. La ciudad, formada por tres decenas de manzanas, se extiende desde la calle del Cangrejal —o antiguo camino a Mamatoco— hasta la calle del Pozo, atravesada por cinco callejones. Las últimas manzanas hacia el norte, sur y este se aprecian sin consolidar, y son claramente visibles la plaza Mayor, la plaza Menor de San Francisco, al igual que la manzana que ocupaba la iglesia Mayor. No aparece la Catedral, puesto que esta se comenzó a construir en 1766.



Plano del Puerto de Santa Martha situado en la Costa de tierra firme en 11 grados 16 minutos de Latitud Norte y en la Long.d de 302 grados y 23 minutos segun el Meridiano de Thenerife
Anónimo, probablemente de 1755.

Plano del puerto de Santa Marta, situado en la Costa de Tierra Firme en 11° 56' de latitud norte y longitud de 302° 23', según el meridiano de Tenerife

Autor:

Josef Cordero (pilotín).

Creado / Publicado:

Probablemente en 1755.

Escala gráfica:

De media milla marítima.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico elaborado en formato de 32 x 45 centímetros con lápiz y plumilla con tinta negra.

Presenta el título de la cartografía: «PLANO Del Puerto de Santa Marta situado en la Costa de Tierra Firme en la Lat.d N 11° 16' y en la Long.d de 302° 23' según el Meridiano de Tenerife, Delineado por el Pilotin Josef Cordero baxo la correccion del Teniente de Navio d.n Pedro Revelles Maestro Delineador por S.M.».

Y abajo está la escala del plano.

Notas:

No contiene.

Archivo:

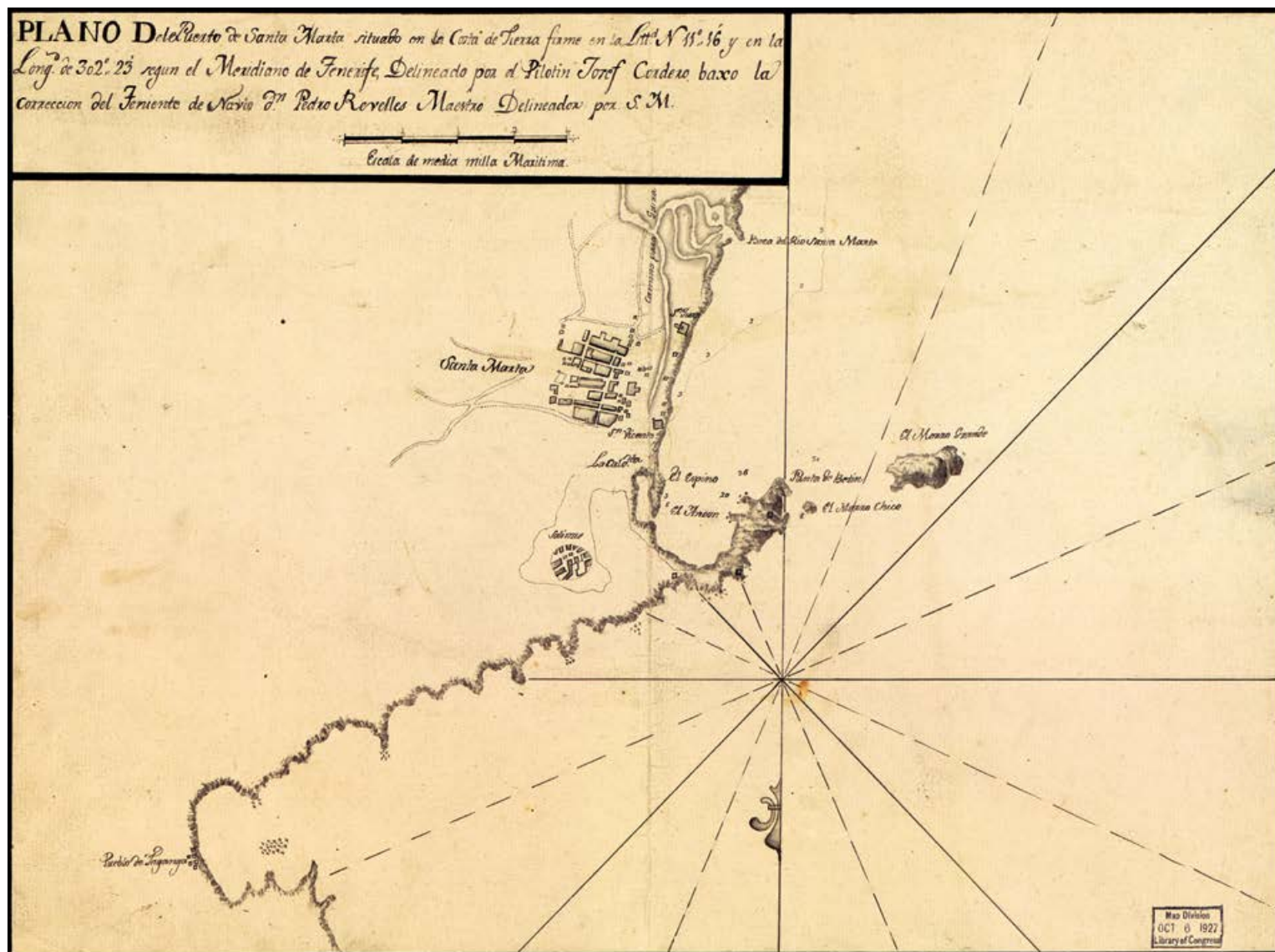
Biblioteca del Congreso.
Washington (Estados Unidos).
Geografía y División de Mapas.
Número de Control 90682799.

El siglo XVIII fue la época de mayor riesgo para la Corona española y de grandes acontecimientos político-militares con las cuatro guerras que tuvieron como escenario el mar Caribe y exigieron grandes esfuerzos para proteger sus posesiones: guerra de Sucesión española (1702-1714), guerra por el Asiento (1739-1748), guerra por el III Pacto de Familia (1762-1763 y 1779-1783) y la guerra por la Alianza franco-hispana (1796). La formación de pilotos, realizada desde el siglo XVI bajo el control de la Casa de la Contratación de Sevilla, dos siglos más tarde demostró ser insuficiente para garantizar la organización de los buques de una nación que había iniciado su recuperación marítima a partir de 1714, con la ascensión de la Casa Borbón —de linaje francés— en el trono español.

Una de las medidas del monarca Felipe V fue nombrar a José Patiño Rosales como su consejero e intendente general de Marina y presidente del Tribunal de Contratación a finales de enero de 1717. Estos cargos le sirvieron a su subordinado para contar con la potestad de institucionalizar la enseñanza de los oficiales españoles. Ese mismo año promovió la fundación de la Real Compañía de Guardias Marinas de Cádiz, un centro militar de formación de oficiales de marina, entre cuyas disciplinas se encontraba el aprendizaje de la navegación con el fin de suplir la desaparición de los

estudios de náutica en la Casa de la Contratación de Sevilla. A saber, esta se controlaba a través de su Piloto Mayor y era donde se expedían los títulos de piloto, aunque existieron otros centros que también se ocuparon de la enseñanza de la náutica. Así pues, en 1748 crean el Cuerpo de Pilotos de la Armada para cuya formación se establecieron escuelas de pilotos en los departamentos de Cádiz, Cartagena y el Ferrol. En estas escuelas, concebidas para proveer de pilotos a la Marina de guerra, también tendrían que examinarse los pilotos particulares para la flota mercante. De esta forma, la Armada ejercía el control absoluto del pilotaje.

A lo largo de este siglo, la Real Escuela de Navegación del Departamento de Cádiz fue una de las más importantes, pues allí se preparaban los pilotos de la Marina española, bajo la dirección de los maestros delineadores y tenientes de navío Pedro Revelles y José Francisco Badaraco. En sus actividades académicas elaboraron un seriado de cinco cartografías, tomando como referencia el meridiano de Tenerife para su situación astronómica y geográfica, donde revelan el precario panorama de la ciudad ya con más de dos siglos de existencia. Asimismo, muestran la costa del litoral de Santa Marta entre la bahía de Taganga hasta la desembocadura del río Manzanares, expresando el relieve de manera sombreada.



Plano del Puerto de Santa Martha situado en la Costa de Tierra Firme en la Lat.d N 11° 56' y en la Long.d de 302° y 23' segun el Meridiano de Tenerife, Delineado por el Pilotin Joseph Cordero baxo la corrección del Teniente de Navio d.n. Pedro Revelles Maestro Delineador para S.M. Josef Cordero (Pilotín), probablemente en 1755.

Plano del puerto de Santa Marta, situado en la Costa de Tierra Firme, en 11°, 16' de latitud norte y en 302°, 23' de longitud, según el meridiano de Tenerife

Autor:

Juan Linares (pilotín).

Creado / Publicado:

1755.

Escala gráfica:

De media milla marítima.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico montado sobre soporte de tela, con formato de 34 x 46 centímetros, elaborado con lápiz, plumilla con tinta sepia y aguada de colores. Iluminado a la acuarela en tonos verdes y amarillo para el litoral, y carmín para representar las manzanas o edificaciones. Presenta el título de la cartografía en el ángulo superior izquierdo: «PLANO. Del puerto de Sta. Marta, situado en la Costa de Tierra Firme, en 11 gr.s 16 m.s de Latitud N. y en la Longitud de 302 gr.s y 23 m.s Meridiano de Tenerife. Escala de Media Milla Maritima». Y contiene la siguiente información: «COPIADO por Juan Linares,

Concurrente de la Real Escuela de Navegacion del Departamento de Cadiz, baxo la Correccion de Dn. Joseph Francisco Badaraco, Maestro Del. or para S.M. en dha Real Escuela. 1755».

Debajo de la cartela contiene un hermoso escudo rematado en la parte alta con una filacteria con la inscripción: «Es de la Real Escuela de Navegación». Y en la parte inferior: «En el Departamento de Cádiz». En el centro se ve un barco de vela en el mar con dos columnas a los lados, donde aparece la frase: «Non Plus Ultra».

Notas:

No contiene.

Archivo:

Biblioteca del Congreso. Washington (Estados Unidos). Geografía y División de Mapas. Número de Control 906828.

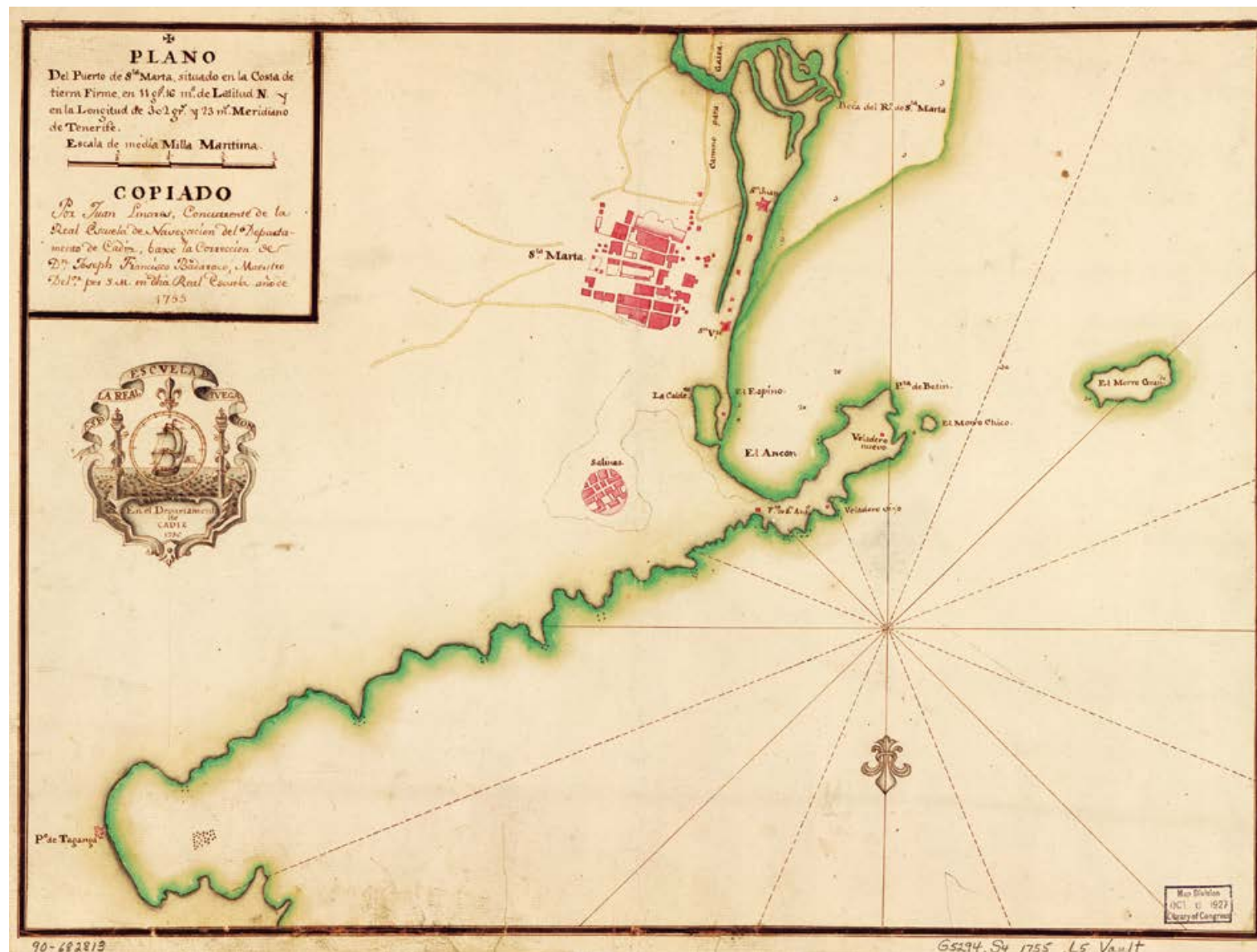
El plano, orientado con una rosa de dieciséis vientos con flor de lis al norte, muestra el litoral costero entre la desembocadura del río Manzanares y la bahía de Taganga, donde se asentaba la población indígena del mismo nombre.

Un detalle frecuente en los planos urbanos de Santa Marta en la década de los años cincuenta del siglo XVIII es la representación de la desembocadura del río Manzanares —señalado con el nombre «río de Santa Marta»— con un delta —o el curso natural del río en tiempos de invierno— junto a la avenida, sobre la hoy carrera 2ª, hasta desembocar en el muelle el Espino, que nos hace reflexionar sobre la intensidad de las lluvias durante esta época.

Señala claramente el camino para Gaira y el camino a Mamatoco, que partía de la calle del Cangrejal (11) al norte de la ciudad, como también otro por la calle de la Acequia (15) que no nombra ni identifica. También se visibiliza el camino que conducía a la población de Taganga. Identifica con sus toponímicos los referentes geográficos más importantes del territorio: salina, caldera, el Espino (pequeño atracadero de embar-

caciones menores), el Ancón (sitio de gran calado donde anclaban las embarcaciones grandes), punta de Betín, el Morro Chico y el Morro Grande. Respecto a los edificios militares, marca el fuerte de San Juan de las Matas (revela su traza original, aunque estaba inservible) y el fuerte de San Vicente (entre estos dos aparecen cuatro pequeños puntos sin especificar); además, el fuerte de San Antonio, Veladero Viejo y Veladero Nuevo. El plano no alcanza a ilustrar el fuerte de San Fernando, que para esa fecha estaba construido al pie del cerro de la Pedrera.

La ciudad aparece formada por tres docenas de manzanas sin consolidar y alineada de norte a sur: calle del Cangrejal, de la Cruz, de San Francisco, de la Cárcel, de la Acequia, de Santo Domingo, Grande y del Pozo; todas cruzadas por varios callejones, desde la actual carrera 1ªC (sin definir) al oeste hasta la carrera 6ª al este. Se advierte separada del mar por un extenso playón —sobre el cual se configuró esta última a comienzos del siglo XX— y se ve claramente la traza de la iglesia Mayor, destruida por los sucesivos sismos ocurridos en 1749, 1750 y 1751.



Plano del Puerto de Sta. Marta, situado en la Costa de Tierra Firme en 11 gr.s 16 ms. de Latitud N. y en la Longitud de 302 gr.s y 23 ms. Meridiano de Tenerife
Juan Linares (piloto), 1755.

Plano del puerto de Santa Marta, situado en la Costa de Tierra Firme, en 11°, 16 m de latitud norte y longitud de 302°, 23 m, según el meridiano de Tenerife

Autor:

Juan Manuel Curado (pilotín).

Creado / Publicado: 1755.

Escala gráfica:

De media milla marítima.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico montado sobre soporte de tela, con formato de 35 x 47 centímetros, elaborado con lápiz, plumilla, con tinta sepia y aguada de colores. Iluminado a la acuarela en tonos verdes y amarillo para el litoral, y carmín para representar las manzanas o edificaciones. Presenta el título de la cartografía en el ángulo superior izquierdo: «PLANO Del puerto de S.ta Marta, situado en la Costa de Tierra Firme en 11 gra.s 16 mts. de Latitud Norte y en la Longitud de 302 gra.s 23 mts. Segun el Meridiano de Thenerife. Escala de Media Milla Maritima». Y contiene la siguiente información: «COPIA-

DO Por Juan Curado Concurrante de la Real Escuela de Naveg.n del Departam.to de Cadiz Baxo la Correccion de Dn. Joseph Fran.co Badaraco Maestro Del. or para S.M. en dha Real Escuela año de 1755». Debajo de la cartela contiene un hermoso escudo rematado en la parte alta con una filacteria con la inscripción: «Es de la Real Escuela de Navegación». Y en la parte inferior: «En el Departamento de Cadiz». En el centro aparece un barco de vela en el mar con dos columnas a los lados, donde se aparece la frase: «Non Plus Ultra».

Notas:

No contiene.

Archivo:

Biblioteca del Congreso. Washington (Estados Unidos). Geografía y División de Mapas. Número de Control 90682805.

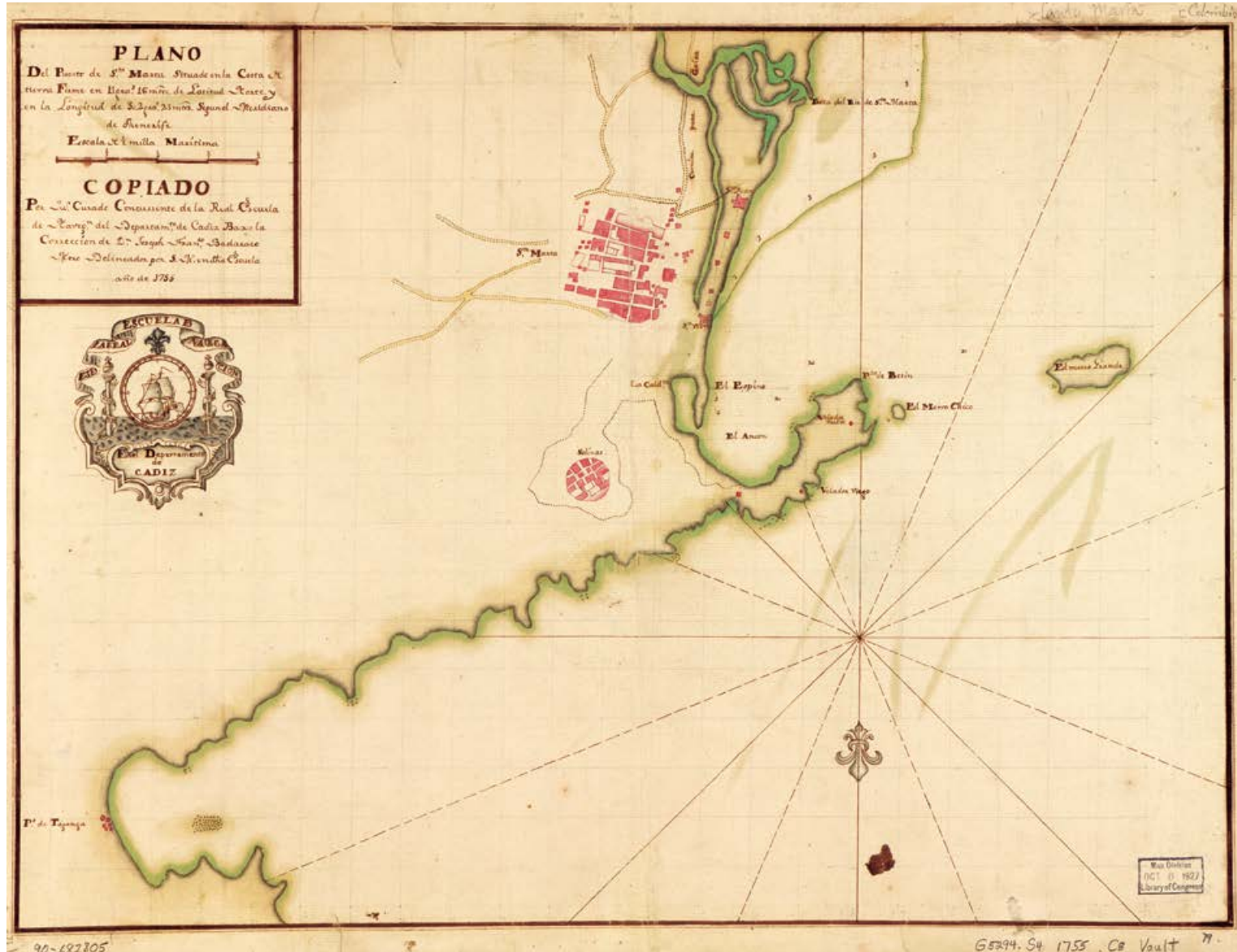
Cartografía que hace parte de las reproducciones realizadas en la Real Escuela de Navegación del Departamento de Cádiz. Se trata de una copia realizada por Juan Curado en 1755, durante el examen como aspirante a Piloto del Rey ante su director, el maestro delineador Joseph Francisco Badaraco. Es idéntica a la realizada por su condiscípulo Juan Linares: utilizando el meridiano de Tenerife, la misma técnica, colores iguales y referenciando de manera calcada su toponimia; solo difieren en que la presente tiene menos iluminado el litoral.

La cartografía revela la costa del litoral, próxima a la ciudad de Santa Marta y orientada con una rosa de dieciséis vientos con flor de lis al norte. Aparece el río Manzanares de forma caudalosa con un delta vertiendo sus aguas a la bahía, donde revela el banco de Povea junto a la avenida o brazo que descargaba al norte en el sitio conocido como el Espino, cerca del puerto o lugar de atraque de los barcos en el punto señalado como el Ancón.

La ciudad está formada por una trama de calles identificadas de norte a sur: calle del Cangrejal (11) —donde se desprendía el camino a Mamatoco aún sin consolidar para esa fecha—, calle de la Cruz (12), calle de San Francisco (13), calle de la Cárcel (14), calle de la Acequia (15) —

donde se bifurcaban los caminos de Taganga y Mamatoco—, calle de Santo Domingo (16), calle Grande (17) y calle del Pozo (18) —aún sin consolidar—; estas las cruzaban cuatro callejones desde la carrera 1ªC (sin definir) hasta la carrera 6ª. La actual carrera 1ªC o avenida del Fundador no estaba configurada: era un extenso playón con dunas formadas por las brisas del norte, que se vino a configurar a principios del siglo XX. Es visible la antigua iglesia Mayor frente a la playa, entre las calles de San Francisco y de la Cárcel. Al costado sureste aparece ubicada la plaza Mayor, contraponiendo la organización urbana promulgada por la monarquía española, producto de una evolución traumática por las continuas reconstrucciones, y también es perceptible la plaza de San Francisco con la iglesia.

Como la iglesia Mayor era ruina total, solicitaron recursos para su arreglo, aunque no fueron utilizados porque de nuevo, en enero de 1752, un fuerte temblor la dejó sin posibilidad de recuperación debido a su fabricación en ladrillo y barro. Esto motivó al rey Fernando VI a emitir la Real Cédula del 31 de octubre de 1753, ordenando la construcción de una nueva Catedral que comenzó el 7 de diciembre de 1766 y terminaron cuarenta años después.



Plano del Puerto de Sta. Marta Situado en la Costa de Tierra Firme en 11 gra.s 16 mts. de Latitud Norte y en la Longitud de 302 gra.s 23 mts. Segun el Meridiano de Thenerife Juan Manuel Curado (pilotin), 1755.

Plano del puerto de Santa Marta, situado en la Costa de Tierra Firme, en latitud norte de 11° 16' y longitud de 302° 23', según el meridiano de Tenerife

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

Probablemente en 1755.

Escala gráfica:

De media milla marítima.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico elaborado sobre papel a tinta negra, iluminado en carmín, verde y siena.

Presenta una cartela con título del manuscrito y escala gráfica en el ángulo superior izquierdo: «Plano del Puerto de S.ta Marta. situado en la costa de tierra firme en Lat.d de 11° 16' N. y Lon.d de 302° 23' Meridiano de Thenerife.

Escala de media milla Marítima».

Notas:

No contiene.

Archivo:

Biblioteca Nacional Hispana.
Madrid (España).

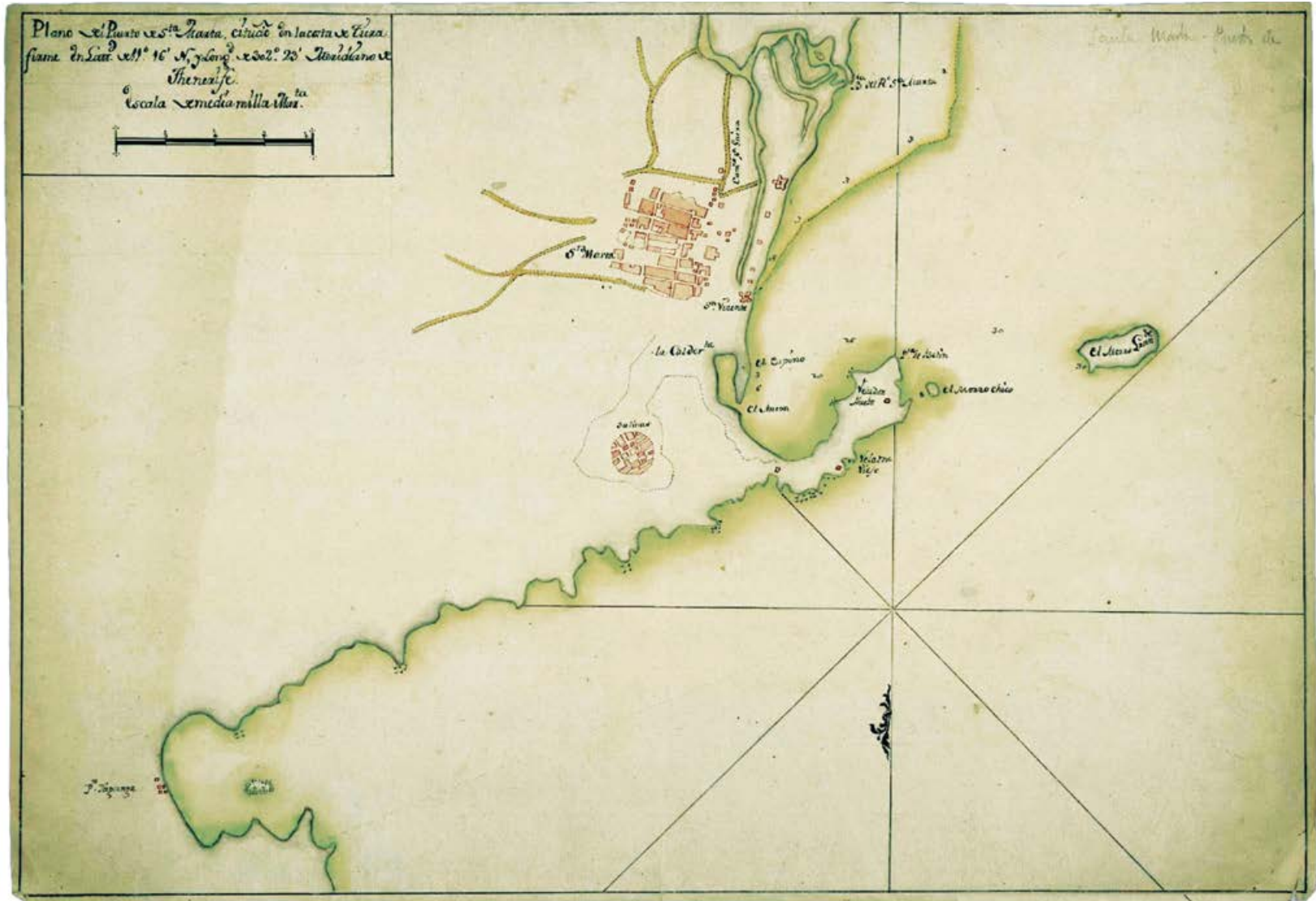
La presente cartografía es una copia calcada de las elaboradas por Juan Curado y Juan Linares, aspirantes a pilotos del rey de la Real Escuela de Navegación del Departamento de Cádiz. Su autor, anónimo, utilizó el mismo meridiano de Tenerife para su ubicación astronómica y geográfica, usa la misma técnica, colores y toponimia, repitiendo igualmente la carencia de representación de la topografía costera, por lo que creemos que también debió ser elaborada hacia 1755.

Está orientada con una rosa de ocho vientos con flor de media lis al norte. Muestra el litoral de Santa Marta revelando la ciudad que en las siguientes décadas experimentaría una resurrección urbana y arquitectónica, producto de las reformas borbónicas en el tema portuario, como también por la inmigración de comerciantes catalanes. De acuerdo con referencias históricas, hacia 1766 esta malla urbana contaba con centenar y medio de casas bajas y dos altas: la casa consistorial y la casa de don Miguel de Vergara. También figura una plaza Mayor y dos plazuelas, ocho calles delineadas de oriente a occidente —cortadas por otras dos, casi en ángulo recto— y algunas callejuelas.

Promediando el siglo XVIII se habían consolidado los caminos de herradura hacia diferentes puntos de sus alrededores: sitios de vigilancia,

fortificaciones, poblaciones indígenas cercanas —como Taganga, Gaira, Mamatoco y Bonda— y bahía Concha. Desde la calle de la iglesia Mayor o San Francisco se dividían dos caminos: uno hacia la orilla de la playa y otro al norte que conducía al fuerte de San Vicente, atravesaba una estrecha lengua de tierra formada por la paulatina erosión del mar y la desaparecida caldera que servía para llegar al fondeadero, serpenteando el cerro de Santa Ana, siendo asequibles el fuerte de San Antonio, la vigía de San José y el fuerte de Betín.

Finalizando esta centuria, por el continuo transitar de la gente se marcaron nuevos caminos. Desde un costado del desaparecido convento de Santo Domingo —lote hoy ocupado por el antiguo hotel Tairona— salía un camino hacia el sur que se bifurcaba. El primero bordeaba la playa atravesando el río Manzanares para llegar al fuerte de San Fernando, otro continuaba rumbo al río y uno más conducía a Gaira. De la carrera 2ª —calle de Madrid o del Río, por ser una avenida del río Manzanares— se desprendía un camino hacia el norte que se dividía al río y al fuerte. Este se conoció a principios del siglo XX como camino de Miraflores, utilizado por los vecinos para ir a tomar el baño matinal al río y descrito como una senda arborizada y de agradable aroma gracias a las flores silvestres.



Plano del Puerto de S.ta Marta. situado en la costa de tierra firme en Lat.d de 11° 16' N. y Lon.d de 302° 23' Meridiano de Thenerife
Anónimo, probablemente de 1755.

Plano de la bahía y ciudad de Santa Marta en la Costa de Tierra Firme

Autor:

Thomas Jefferys (geógrafo).

Creado / Publicado:

1762.

Escala gráfica:

De una milla.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico sobre papel con formato de 28 x 38 centímetros, iluminado con tonalidades de verde, resaltando el litoral con borde amarillo, sin expresar los cerros. Iluminado a la acuarela en tonos verdes y amarillo para el litoral, y carmín para representar las manzanas o edificaciones.

Presenta el título de la cartografía junto a la escala gráfica en el ángulo superior izquierdo:

«PLAN of the BAY & TOWN of S.ta MARTHA, on the Coast of TIERRA FIRMA».

Notas:

No contiene.

Archivo:

Old World Auctions.

Henrico (Estados Unidos de América).

Referencias: Shirley (BL Atlases)

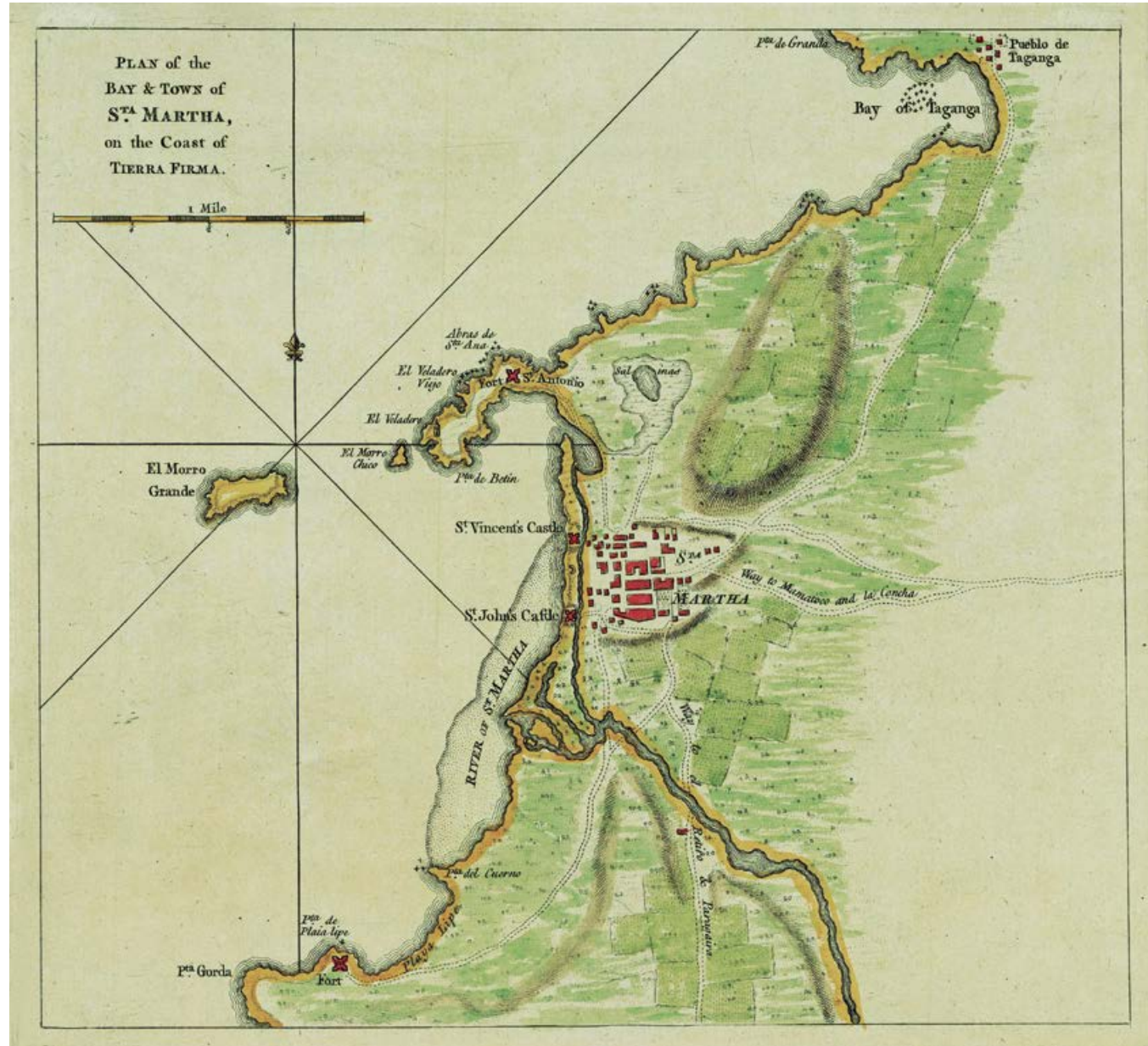
M.JEF-3ª #4.

Thomas Jefferys fue un geógrafo inglés que trabajó como ilustrador de impresos y a quien le fascinaban los atlas. Fue aprendiz de Emmanuel Bowen y se convirtió en un importante compilador y grabador en la mitad del siglo XVIII, lo que le facilitó ejercer como geógrafo del príncipe Federico Luis de Gales y posteriormente como cartógrafo del rey George III. Es probable que Jefferys conociera los planos elaborados por la Real Escuela de Navegación del Departamento de Cádiz porque este es una reproducción idéntica de la bahía de Santa Marta, a partir de la carta española, que revela el litoral desde la bahía de Taganga hasta punta Gorda. La diferencia es que la orientó con el norte señalado hacia la parte superior del plano. Muestra el sur de la bahía, como también el sector posterior a la desembocadura del río Manzanares, ubicando erróneamente el fuerte de San Fernando después de playa Lipe, cuando realmente está localizado antes: al pie del cerro de la Pedrera.

No expresa el relieve costero correctamente —la misma carencia de las cartografías de mitad del siglo XVIII—, pero presenta el mismo delta del río Manzanares —nombrado río de Santa Marta—. Revela los accidentes geográficos con sus toponímicos tradicionales: punta Gorda, punta de Playa Lipe, río de Santa Marta, salina, abras de Santa Ana, punta de Betín, el Morro Chico y el Morro Grande.

También los sitios de vigilancia en puntos altos del brazo rocoso que forma la bahía, denominados el Veladero Viejo y El Veladero. De la misma manera, los edificios militares al sur de la ciudad: fuerte de San Fernando —sin identificar—, castillo de San Juan y castillo de San Vicente —que realmente son fuertes— y fuerte de San Antonio; todos mal representados con traza de fortificación regular de cuatro baluartes.

Lo interesante de este plano es la red conformada por caminos claramente dibujados: el camino a Gaira, Mamatoco y Bonda, que parte desde la calle del Cangrejal (II) y calle de la Acequia (15). Sin nombrar aparecen el camino al fuerte de San Fernando al sur y el Espino, la salina y Taganga al norte. La ciudad aparece configurada con más de tres docenas de manzanas rectangulares, sin consolidación total, orientadas y abriendo fachadas a norte y sur, evitando el inclemente sol del este y oeste. Al norte presenta las calles del Cangrejal, de la Cruz, San Francisco, de la Cárcel, de la Acequia, Santo Domingo), Grande y del Pozo. Al sur aparece una nueva y en proceso de configuración: la calle del Tumbacuatro. A estas calles las cortan perpendicularmente cuatro carreras o callejones que configuran manzanas sin consolidar definitivamente.



Plan of the Bay & Town of S.ta Martha, on the Coast of Tierra Firma
 Thomas Jefferys
 (geógrafo), 1762.

Plano de la bahía y ciudad de Santa Marta y de los alrededores de la costa

Autor:

Jacques-Nicolas Bellin (cartógrafo e ingeniero hidrográfico).

Creado / Publicado:

1764.

Escala gráfica:

De 700 toises.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico en aguada y plumilla de tinta sepia.

Presenta una orla en el ángulo superior izquierdo con el título de la cartografía: «PLAN DE LA BAYE ET VILLE DE SAINTE MARTHE et de la Coste aux Environs».

Notas:

No contiene.

Archivo:

Bibliothèque nationale de France (BnF).

París (Francia).

Departamento de Cartas y Planos.

Archivos de Cartas, Planos y

Diarios de la Marina.

GE DD-2987 (9247).

Mapas y planos de Gallica.

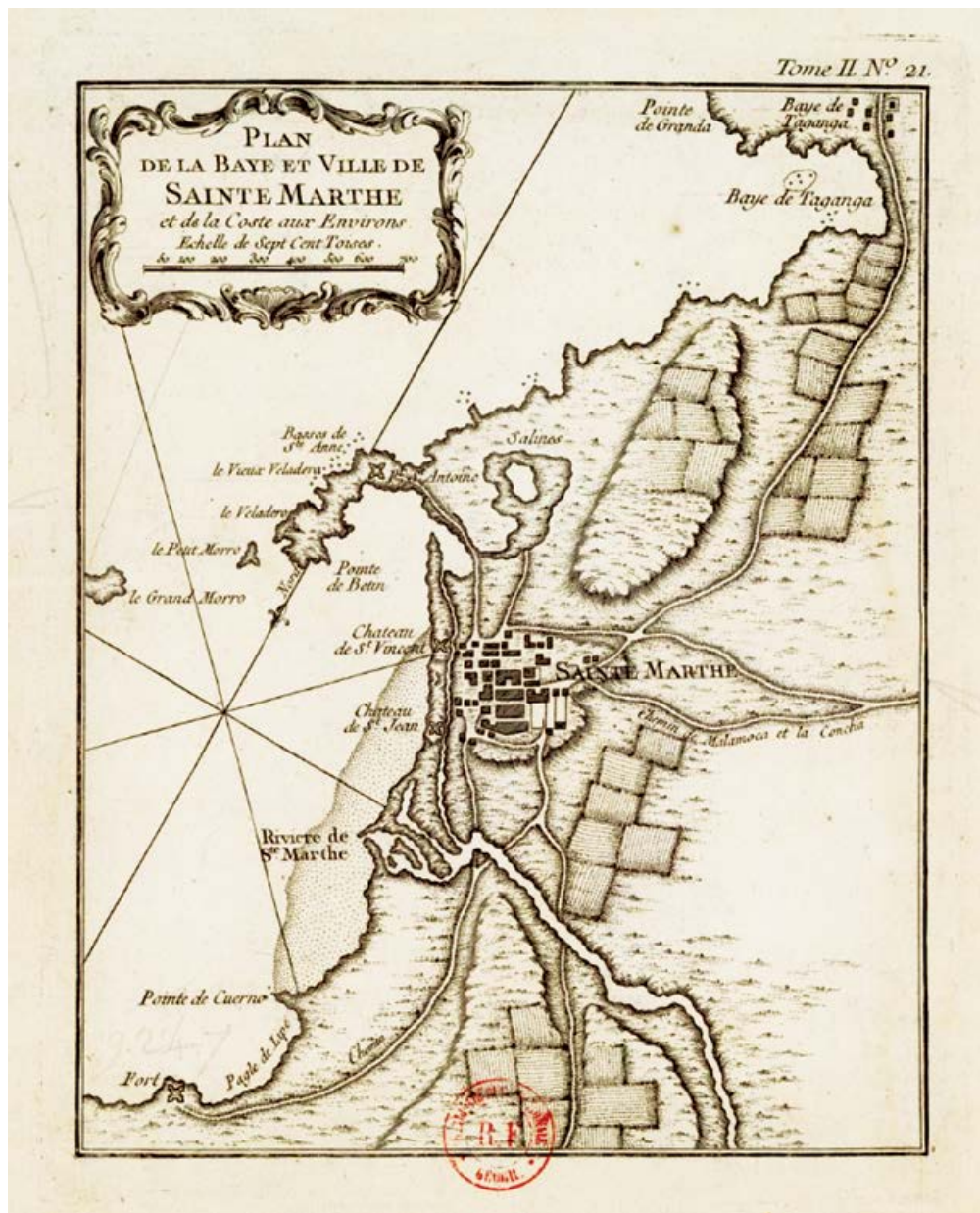
Jacques-Nicolas Bellin, primer ingeniero hidrográfico de la Marina Militar de Francia y oficial hidrográfico del rey Luis XV, fue uno de los mejores cartógrafos de Francia durante el siglo XVIII. Elaboró esta cartografía del litoral de Santa Marta desde punta Granate hasta punta Gorda, revelando la ciudad y su entorno, que fue publicada en el segundo tomo de *Le Petit Atlas Maritime Recueil et Plans des Quatre Parties du Monde* en 1764. Parece ser una reproducción del plano elaborado por el geógrafo inglés Thomas Jefferys dos años antes, al presentar la misma toponimia, idéntica expresión gráfica del entorno de la ciudad y la repetición de los errores de representación gráfica de las trazas de las fortificaciones, como también en la ubicación del fuerte de San Fernando después de playa Lipe.

El plano, con una rosa de ocho vientos con flor de lis al noreste, direcciona erradamente su orientación. Señala los diferentes caminos que conectaban la ciudad con las fortificaciones y pueblos inmediatos, destacando al norte el camino de las abras de Santa Ana que conducía al fuerte de San Antonio y el camino a la salina; y al sur, el camino a playa Lipe y fuerte de San Fernando —atravesando el río Manzanares— y el camino a Gaira por la actual avenida Bavaria —saliendo por el puente Real o de la Platina— y los caminos a Taganga, Mamatoco y Concha. También registra dos trochas: una por

los lados de la avenida del Libertador y otra más por los terrenos de la Coquera.

Define los accidentes geográficos con exactitud, pero no el relieve de los cerros circundantes: clave para cualquier estrategia defensiva. Identifica los fuertes de San Juan de las Matas y San Vicente, asignándoles una traza cuadrangular con baluartes que no les corresponden, al igual que los fuertes de San Antonio y San Fernando, todos con diseños irregulares y acomodados a la abrupta topografía de los cerros.

Registra la ciudad de Santa Marta aparentemente consolidada, dibujada con manzanas sin detallar y sin destacar los hitos urbanos más importantes. Expresa los montes despejados a su alrededor con zonas circundantes parceladas, muestra el brazo del río Manzanares desembocando en la caldera, cuyo curso era la calle del Río o Madrid (hoy carrera 2ª), su camino natural que en época invernal inundaba la zona sur y era una de las rutas predilectas de los samarios para llegar a tomar su baño matinal y aprovisionarse del preciado líquido. Identifica el bajo del mar sedimentado por el río, formando un banco de arena que aparece sombreado desde el «Pointe de Cuerno» hasta la mitad de la playa.



Plan de la Baye et
Ville de Sainte Marthe
et de la Coste aux
Environs
Jacques-Nicolas Bellin
(cartógrafo e ingeniero
hidrográfico), 1764.

Plano de Santa Marta

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

Probablemente en 1770.

Escala gráfica:

De una milla de legua castellana.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico elaborado con plumilla y aguada verde y sepia.

Notas:

Explicación del Plano presente de la Bahía de Sta. Marta.

- A. Cerro del Morro en donde hay una Bateria.
- B. Bateria Arruynada de Betin y una Casa quartel.
- C. Almacen de Polvora, y Veladero.
- D. Castillo de San Antonio, Arruynado.
- E. Guardia del Espino, y Amarradero de las Embarcaciones.
- F. Castillo arruynado de San Vicente.
- G. Plano de la Ciudad.
- H. Bocca del Rio.
- Y. Castillo de Sn. Fernando Arruynado.
- J. Punta de Gayra.
- K. Punta del Cerro de la Pedrera.
- L. Encenada de Taganga, abandonada.
- M. Encenada de Gayra a Sotavento.

Archivo:

Archivo General de la Nación (AGN). Bogotá D.C. (Colombia). Mapas y Planos, Mapoteca 4, ref. 427-A.

Plano de autor desconocido, en el cual ubicamos su elaboración entre 1739 —año en que construyen la batería alta de Santa Ana e inician la batería baja de San Carlos en la isla del Morro (A)— y antes de 1778, cuando aún no se había configurado el sector de la carrera 2ª (calle del Río o Madrid) entre las calles del Pozo y Santa Rita, zona de expansión de la población donde estaba construido el convento de San Juan de Dios. Está elaborado con una técnica deficiente y señala el norte debidamente orientado con una estrella de 8 vientos con flor de lis. Ilustra la forma de la bahía de Santa Marta con errores notorios en sus accidentes geográficos, especialmente en el trazado serpenteado de las abras de Santa Ana y punta de Gaira. Referencia los siguientes accidentes geográficos con sus respectivas toponimias: punta de Gaira (J), punta del cerro de la Pedrera (K), ensenada de Taganga (L), que se reseña como abandonada, y ensenada de Gaira a Sotavento (M). El plano no consigna los caminos a las poblaciones circunvecinas o sitios cercanos de la ciudad.

El río Manzanares ya no aparece dibujado con la delta en su desembocadura (H) con un cauce en diagonal, seguramente por su dinámica natural no registra el banco de sedimentos dentro de la bahía. Se diferencia de los planos franceses de mitad del siglo XVIII, elaborados en los talleres parisinos, que muestran activo el fuerte de San Juan de las Matas.

Esta cartografía demuestra que para esta época ya había sido desechado del sistema defensivo por su lamentable deterioro, producto de los recios temporales que batían sus murallas; este detalle confirma que su autor estuvo en la ciudad. Por su parte, el fuerte de San Vicente (F) está reseñado como arruinado, su destino le depararía ser un improvisado cuartel de artillería, mientras construían el edificio diseñado por el ingeniero militar Antonio Marchante en 1793.

También otras fortificaciones aparecen reseñadas en estado ruinoso: la explanada de Betín con una casa cuartel (B), el fuerte de San Antonio (D), el fuerte de San Fernando (Y), un almacén de pólvora y veladero (C) y un puesto de guardia en sitio denominado el Espino (E), en el que había un muelle para embarcaciones menores y que en el siguiente siglo se convertiría en una caseta de resguardo donde sus funcionarios pasaban revista a los barcos y las autoridades de salud examinaban a los viajeros. No obstante, a pesar de las equivocaciones, muestra aspectos interesantes, detalla la ciudad (G) con un riguroso trazado de manzanas con muchos lotes y sobre un llano de fértiles tierras en sus alrededores, irrigado por el río Manzanares. Presenta al norte la calle del Cangrejal consolidada y al sur la calle del Pozo en igual condición.



Plano de Santa Marta
Anónimo, probablemente de 1770.

Plano del puerto de Santa Marta

Autor:

Agustín Crame y Mañeras (ingeniero militar).

Creado / Publicado:

1778.

Escala gráfica:

De 1000 varas castellanas.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico elaborado sobre papel con formato de 53,1 x 65 centímetros, a plumilla en tinta negra y coloreado a la acuarela en gris y verde. Cartela con el nombre de la cartografía y escala gráfica en el ángulo superior izquierdo: «Plano del Puerto de S.ta Marta».

Notas:

- A. Parte de la ciudad.
- B. El Morro.
- C. Bat.a de Betín.
- D. Bat.a de San Fernando.
- E. Ydem de San Antonio.
- F. Fuerte de San Vicente, medio demolido p.r los temporales.
- Más abajo complementa la información:
- G. Yglesia Cathedral demolida.
- H. Cathedral nueva sobre los cimientos, suspendida.
- Y. Sto Domingo.
- K. San Francisco.
- L. San Juan de Dios.
- M. El Colegio.

Archivo:

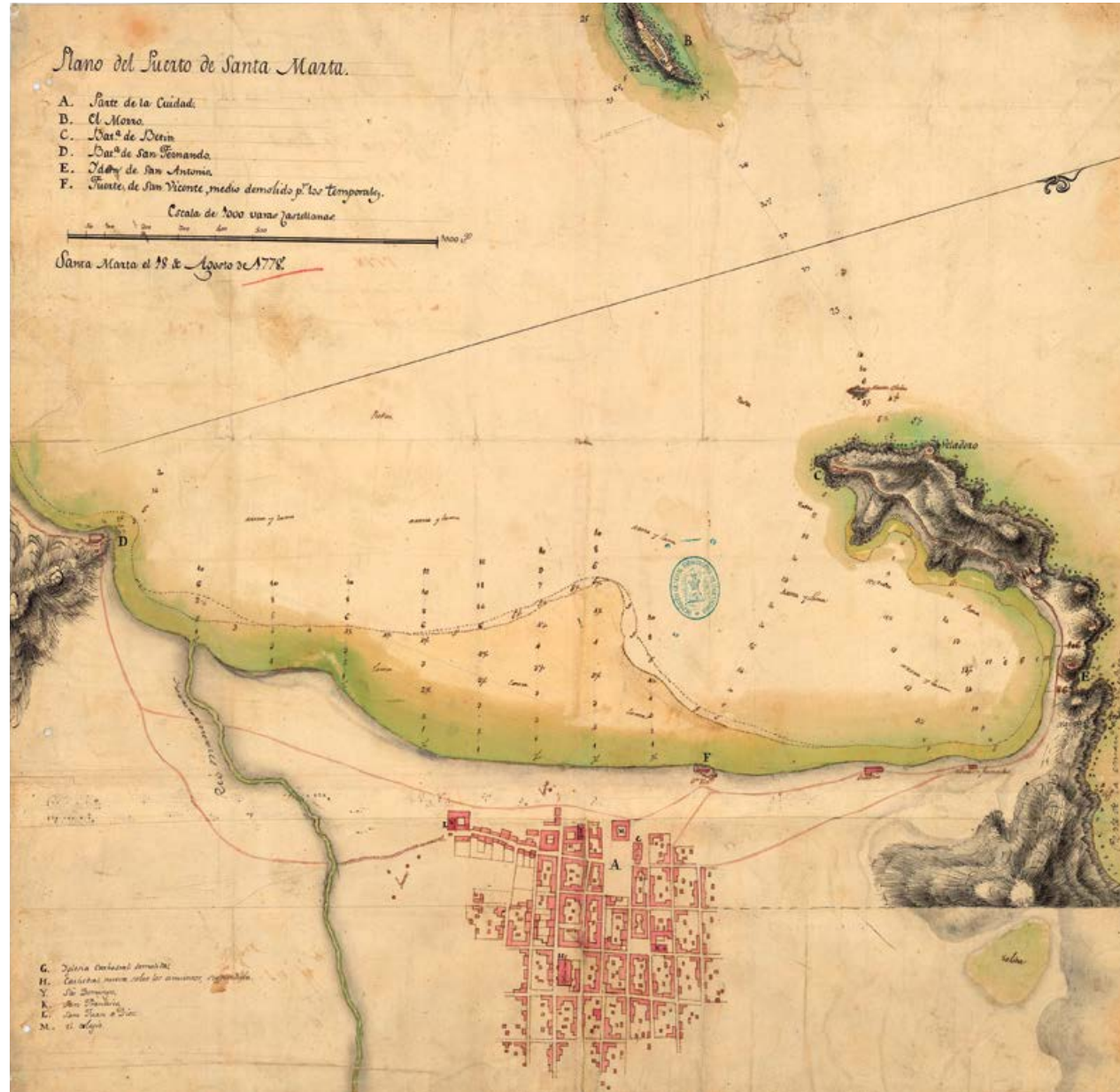
Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico (BVPB).
Museo Naval de España.
Madrid (España).
Colección: MN. Signatura: naval 28-B-8.

El siglo XVIII fue la época de mayor reto para la Corona española con las guerras europeas, de gran repercusión en América y de grandes esfuerzos para defender sus posesiones de la amenaza británica que golpeaba sistemáticamente las ciudades puertos en el Caribe. Los consejeros de Carlos III abogaban por una reducción de gastos y por dejar poblaciones abiertas, aceptando que no podían ser defendidas; es decir, condenándolas al saqueo y generando malestar en los virreyes que invocaban planes más sensatos. El inminente segundo episodio de la guerra por el III Pacto de Familia (1779-1783) incitó al rey Carlos III a enviar al Visitador General de las Fortificaciones en América, el ingeniero militar y brigadier Agustín Crame, a realizar un reconocimiento a las plazas del Caribe para diagnosticar su situación.

Crame, de acuerdo con el gobernador Antonio de Narváez y de la Torre, realiza un plan de defensa, cuyos puntos esenciales fueron reforzar los fuertes de San Fernando, San Antonio e isla del Morro, desechando las fortalezas de la playa; y para ello levanta una cartografía que ilustra la bahía y la ciudad (A). El plano, orientado con media lis en cuadrante, presenta la topografía magistralmente expresada, mostrando la morfología de la bahía sin la caldera, así como el sondeo y el banco de sedimentos del río en el fondo del mar. A nivel toponímico consigna sitios, como el Morro (B), el Morro Chico, la punta de Tagangui-

lla y la ensenada de Taganga. Estampa claramente los caminos al fuerte de San Fernando (D) y al de San Antonio (E), asimismo a la explanada de Betín (C) y al fuerte de San Vicente, arruinado por los temporales (F); sobre la playa destaca una guardia y un almacén particular, probablemente de pólvora, y en la cresta de punta de Betín ubica el Veladero. No aparece el fuerte de San Juan de las Matas, destruido por los mares de leva, pero referencia la vieja iglesia Mayor (G), la nueva catedral en construcción (H), la iglesia de Santo Domingo (Y), la iglesia de San Francisco (K), la iglesia de San Juan de Dios (L) y el Colegio (M), que posteriormente aparece señalado como Casa de Gobierno.

El trazado urbano permite establecer la consolidación entre la calle del Cangrejal y la calle del Pozo, y muestra la extensa franja de playa que la separaba del mar, la misma zona donde se formó la carrera 1ªC o avenida del Fundador a principios del siglo XX. En el costado oeste de la plaza Mayor, debajo del Colegio (M), está el lote que ocuparía el Cuartel de Infantería proyectado por el ingeniero militar Antonio Marchante en 1793. Por separado, elaboró los planos de los fuertes de San Antonio, San Fernando e isla del Morro, proponiendo pequeñas obras por la urgencia ante el estado de guerra, formando un estratégico triángulo defensivo.



Plano del Puerto de Sta. Marta
 Agustín Crame y Mañeras (ingeniero militar), 1778.

Plano del puerto de Santa Marta

Autor:

José Aparici (ingeniero militar).

Creado / Publicado:

Copia del original en borrador y elaborado del plano levantado por Agustín Crame el 18 de agosto de 1778.

Escala gráfica:

De 500 varas castellanas.

Descripción física:

Es una carta náutica elaborada sobre papel agarbanzado claro con marca de agua *Zoonen*, montado sobre tela, con formato de 65 x 67 centímetros, rubricado por el autor de la copia. Presenta el sello del depósito topográfico de ingenieros.

Notas:

En una cartela ovalada indica los principales sitios de la ciudad.

- A. Parte de la ciudad.
- B. El Morro.
- C. Bateria de Betín.
- D. Bateria de Sn Fernando.
- E. Yd. de Sn. Antonio.
- F. Fuerte de S. Vicente medio destruido por los temporales.
- G. Yglesia Catedral demolida.
- H. Catedral nueva.
- Y. Sto. Domingo.
- J. Sn. Francisco.
- L. Sn. Juan de Dios.
- M. El Colegio.

Archivo:

Ministerio de Defensa (MDEF).
Archivo General Militar de Madrid
Madrid (España).

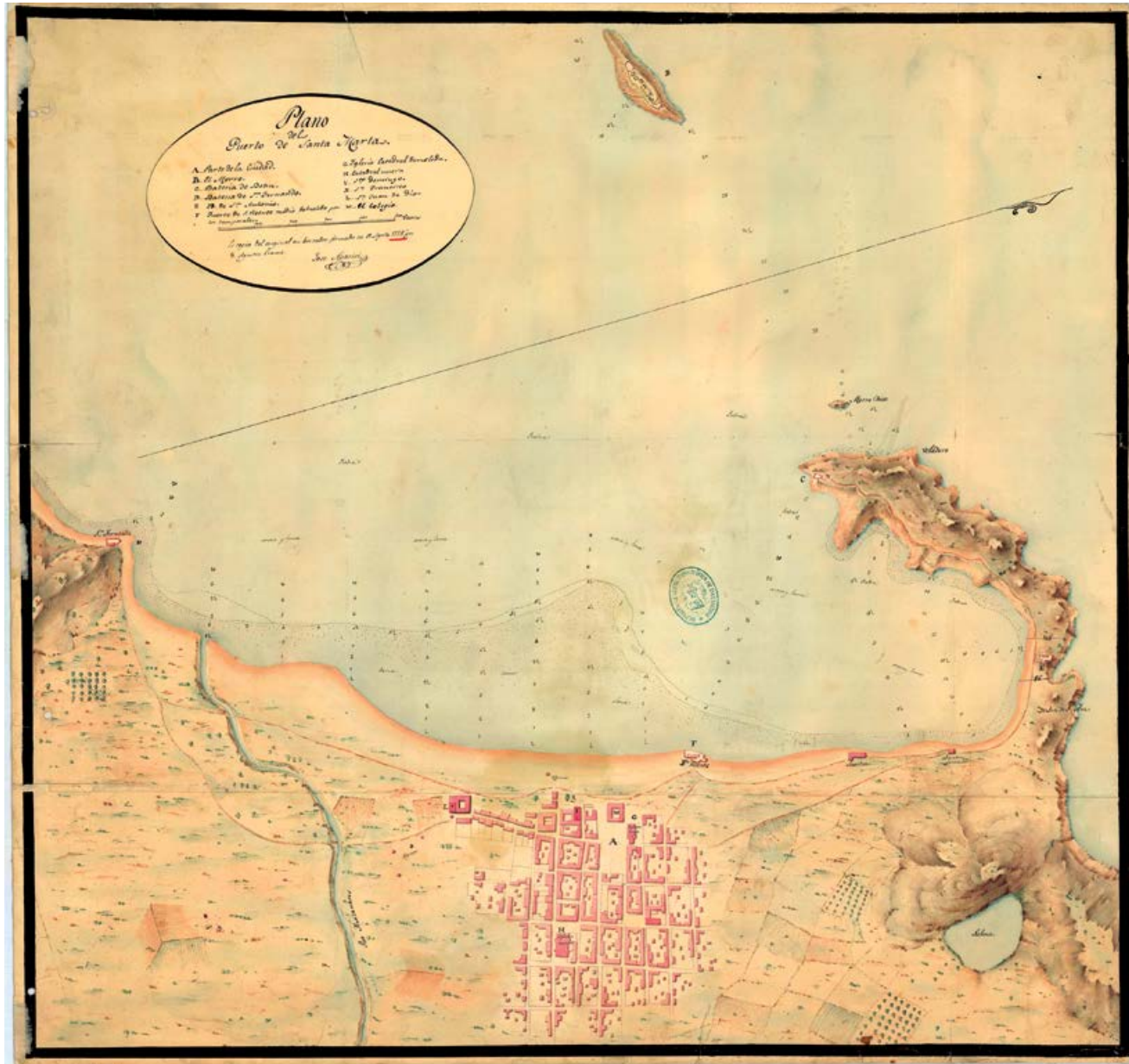
Signatura: COL - 12/I - Código de
barras: 2119410.

Hermosa cartografía a todo color, elaborada con plumilla en tinta negra, acuarela en gris, azul, siena, verde y rosa para representar el contexto geográfico con un relieve sombreado y contrastado. Orientada con media lis y adornada con una cartela ovalada para las convenciones de los principales puntos de interés. Señala los veriles y las sondas batimétricas, destacando la constitución del fondo marino y señalando los lugares donde yacían arena y lama en el canal natural, piedras cerca de la playa del brazo pétreo y el banco de Povea sedimentado al borde de la zona sur. Indica las profundidades entre la isla del Morro y el Morrito, junto a la línea de acceso al puerto entre punta de Betín y las ruinas del fuerte de San Vicente.

La ciudad aparece asentada en el llano con una red de caminos a diferentes lugares; sobre el borde de la playa revela un solitario horno, el ruinoso fuerte de San Vicente, una guardia y un almacén particular que la enlazaban al puerto hasta llegar a la explanada de Betín, cercano al Veladero. Al sur se ve un corto bosque con el río Manzanares bastante próximo, que puede indicarnos la dinámica de su cauce, mucho antes de los trabajos hidráulicos elaborados por el gobernador José de Astigárraga en 1793. No muestra los pozos de agua que durante la época invernal permanecían llenos por acción del río, la zona pantanosa que posteriormente re-

llenaría la United Fruit Company para construir el Prado Santa Marta. Al norte enseña una amplia área con algunas plantaciones, probablemente de cocos o trupillos, la salina sobre el sector que hoy ocupa el barrio San Martín, enclavada en parte del cerro ya desaparecido por las obras portuarias del siglo XX.

La cartografía revela la trama urbana formada por casi medio centenar de manzanas rectangulares, con sus fachadas orientadas norte-sur para evitar el asoleamiento este-oeste. Algunas de ellas consolidadas y las periféricas con una incipiente configuración, detallando el área construida y libre, sin expresar su loteado. Existían ocho calles de norte a sur: del Cangrejal, de la Cruz, San Francisco, de la Cárcel, de la Acequia, Santo Domingo, Grande, del Pozo y del Tumbacuatro, que empezaba a configurarse con una cuadra. Las cruzaban cinco callejones: desde la 2ª hasta la 6ª. No se había configurado la correspondiente a la avenida del Fundador, hoy 1ªC. Revela la morfología de la plaza Mayor, conformada por el área de dos manzanas, ya que la del costado oeste sería ocupada años más tarde por el Cuartel de Infantería, junto al Colegio que luego se convertiría en el Cuartel de Artillería, proyectado por el ingeniero militar Andrés del Castillo en 1833.



Plano del Puerto de
Santa Marta
José Aparici (ingeniero
militar), 1778.

Plano del puerto de Santa Marta

Autor:

Mauricio de Bolívar
(ingeniero militar).

Creado / Publicado:

1793.

Escala gráfica:

De 1000 varas castellanas.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico en formato de 86 x 57,5 centímetros, elaborado en aguada de acuarela y plumilla en tinta negra. Presenta el nombre de la cartografía y año de elaboración en el ángulo superior izquierdo, donde señala los sitios más importantes de la ciudad. En otro recuadro del ángulo superior derecho hace una mención especial del trabajo: «Lo Dedicado al Sr. D.n Jose Ygnacio Astigarraga Gov.or Com. te Gral de Pro.v.a de S.ta Marta, su humilde subdito Mauricio de Bolívar».

Notas:

- A. Fortaleza del Morro de 12 cañones de a 18.
- B. Idem de San Fernando de a 6 cañones de 12.
- C. Idem de Betín demolido.
- D. Idem de San Antonio de 4 cañones.

- E. Almacén de Pertrechos.
- F. Cerro que domina el Puerto, Caldera y Taganga.
- G. Cuerpo de guardia del Espino.
- H. Cuartel de Artillería.
- Y. La Plaza y ciudad.
- J. La Alameda puesta en planta por Astigarraga.
- K. Pozos que en tiempo de aguas se llenan.
- L. Cauce del río Viejo que en verano esta seco.
- M. Canal nuevo abierto por gob. Jose de Astigarraga.
- N. Fabrica Real de Aguardiente.
- O. Rosas abiertas de poco tpo a esta parte.
- P. Cementerio puesto en planta por Astigarraga.
- Q. Camino nuevo hecho por el mismo.
- V. La Catedral nueva.
- R. Conventos de Sn J de Dios, Sto Domingo y San Fco.
- S. La Acequia abierta por el gob. Astigarraga.

Archivo:

Instituto Geográfico Nacional de España (IGN). Madrid (España).
Signatura: 12-L-25 (70MAPA20).

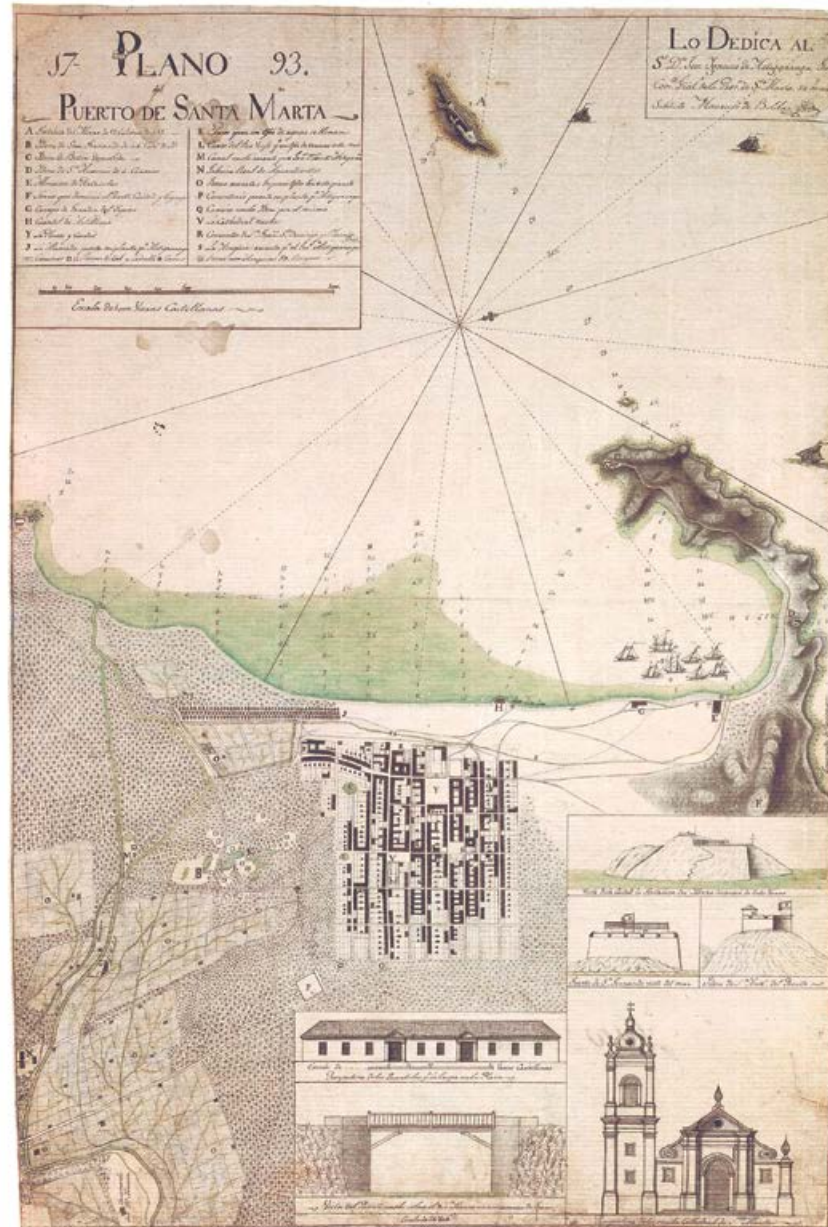
Unas de las mejores cartografías de Santa Marta elaborada durante la dominación española. Expresa la bahía y la ciudad en la época de mayor avance económico, gracias a la llegada de comerciantes catalanes en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando hubo un gran impulso reflejado en las obras influenciadas por el urbanismo neoclásico, como la alameda plantada frente al convento de San Juan de Dios, y en las arquitectónicas a través de la construcción de edificaciones domésticas, institucionales, religiosas y militares.

El gobernador José de Astigarraga realizó una obra de alto impacto urbano: previendo las inundaciones del río Manzanares, hizo un desvío en forma de acequia para desembocar cerca al antiguo muelle el Espino, propicio para el suministro de agua de la ciudad a partir del inferior de sus tres brazos, atravesándolo con varios puentes de comunicación. Sin embargo, esta solución acarrió mayores problemas; el beneficio no fue completo porque a causa de esa costosa obra muchos propietarios de fincas cercanas aprovechaban el preciado líquido para regar sus plantaciones.

El plano está orientado con rosa de dieciséis vientos con flor de lis, señalando co-

rectamente el norte. La representación del litoral rocoso de la estribación que forma el puerto es expresada por primera vez de manera correcta, al igual que la amplitud de la zona costera, la batimetría, las edificaciones aisladas o el recorrido del río Manzanares y su canalización. Presenta la ciudad organizada, los montes inmediatos despejados y rellenada la zona pantanosa del sur donde formó un pozo llamado posteriormente «de Madrid», que se rebosaba en época de invierno; su posterior desecación dio paso a la configuración de la plaza de la Carnicería (parque de los Novios); reconstruyó el edificio del Ayuntamiento y retiró el cementerio.

Respecto a la ciudad, se nota una breve expansión, aparece consolidada con diez calles desde la Cangrejales trazada sin configurar hasta la calle de San Antonio, cruzadas por seis callejones, desde la carrera 1ª hasta la carrera 7ª, ambas sin configurar. La detallada ilustración de las manzanas —con sus áreas construidas y libres— permite visualizar el grado de ocupación real y aproximar su densidad. Igualmente, el plano revela el llano que la rodeaba, donde se hallaban pequeñas parcelas recién formadas e irrigadas por los múltiples canales del río.



Plano del Puerto de Santa Marta
Mauricio de Bolívar
(ingeniero militar), 1793.

Plano del puerto y ciudad de Santa Marta: capital de la provincia y gobierno de su nombre

Autor:

Joaquín Francisco Fidalgo (geógrafo y marino).

Autores secundarios: Manuel del Castillo y Armenta, Parreño y Santibáñez.

Creado / Publicado:

1794.

Escala gráfica:

De una milla marítima dividida en décimos.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico en formato de 86 x 57,5 centímetros, elaborado en aguada de acuarela y plumilla en tinta negra.

En la cartela tiene: «PLANO DEL PUERTO Y CIUDAD DE Santa Marta Capital de la Provincia y Gobierno de su nombre Situada la Catedral K en Latitud Norte de 11° 15' 05" , y en Longitud de 12° 42' 20" a Occidente del meridiano del Fuerte San Andres en el Pto. España de la Ysla de Trinidad de barlovento Levantado el año de 1794 por la Segunda Division de Bergantines del Rey Impresa y Alerta al mando del Capitan de Navio de la Marina Real Don Joaquin Francisco Fidalgo».

Archivo:

Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico (BVPB).

Museo Naval de España.

Madrid (España).

Museo Naval (14-1).

Colección: MN – Signatura: 28-C-6.

La Expedición Fidalgo se llevó a cabo desde 1792 hasta 1807. Estuvo comandada por el capitán de navío Joaquín Francisco Fidalgo, quien tuvo como misión el reconocimiento del litoral caribeño desde Maracaibo hasta el río Chagres, incluyendo el archipiélago de San Andrés, Providencia y los cayos circundantes. Levantó cartografías para un atlas de la América septentrional, acompañado de numerosas y detalladas observaciones geográficas, y publicado por la Dirección de Hidrografía en 1816. Así pues, el plano del puerto y ciudad de Santa Marta, levantado por la Segunda División de Bergantines del Rey «Empresa y Alerta», es el último del siglo XVIII, y tiene como particularidad referenciar la posición astronómica y geográfica de la ciudad con un nuevo meridiano: el del fuerte de San Andrés en Puerto España.

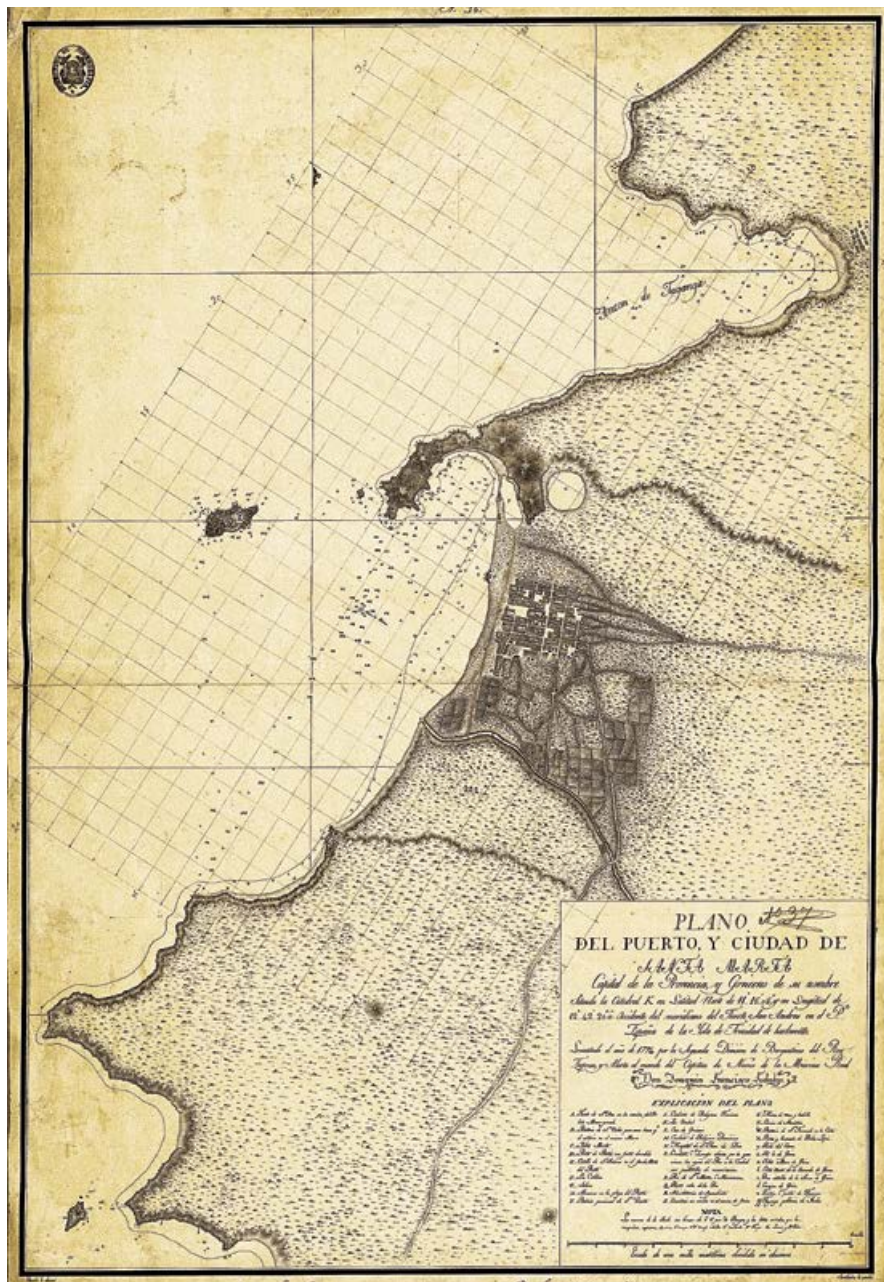
Por tanto, esta es la primera cartografía que amplía el litoral norte más allá de punta Grante hasta la bahía de Gaira al sur. Presenta una información completa de la batimetría de la bahía, detallando la constitución de su fondo: arena, cascajo, cascajo colorado, fango, lama y piedra, señalando el punto en la bahía llamado «el placer de Povea». Revela el extenso litoral del norte, suministrando datos interesantes, como la ubicación precisa de la Casa de Gobierno, donde posteriormente construirían la aduana de la ciudad, y la existencia del hospital de San Juan

de Dios. Asimismo, sitúa otros sitios geográficos como la punta y ensenada de Piedra Lipis (playa Lipe), punta del Cuerno, punta de Gaira y la costa norte de la ensenada de Gaira.

La cartografía está modulada con cuadrículas a manera de coordenadas y orientada con media flor de lis. Expresa la topografía en punta de Betín, definiendo las siete colinitas rocosas que forman el brazo pétreo que abriga las embarcaciones de los vientos del norte y noreste cuando tocan fondo en el puerto. No registra el fuerte de San Juan de las Matas, que para la época estaba desechado en la estrategia defensiva de la playa, y al fuerte de San Antonio se le asigna una traza cuadrada con baluartes que no le corresponde; además, es visible la acequia abierta por el gobernador Astigárraga.

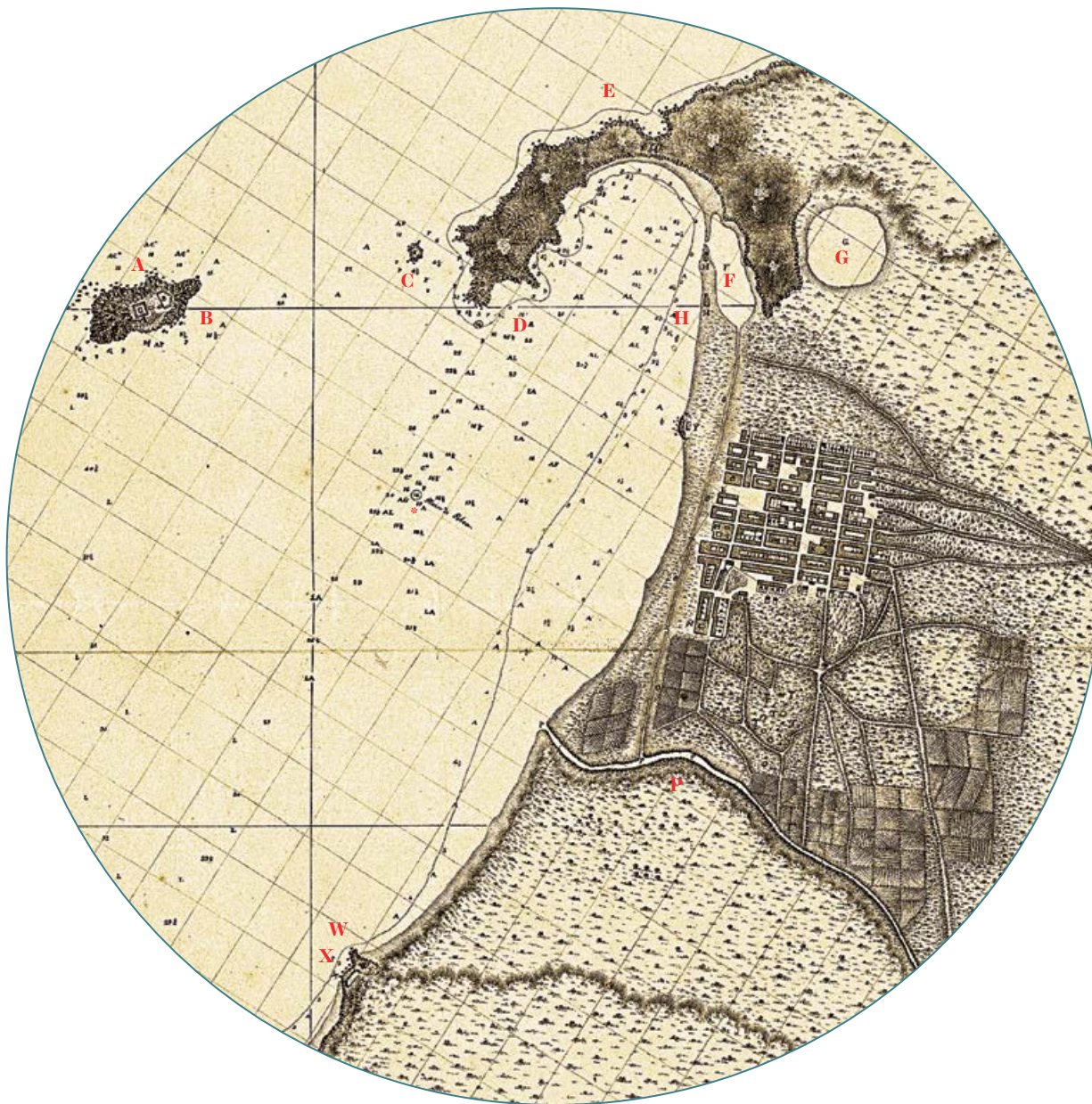
Respecto a la ciudad, muestra el extenso plaje que la separaba del mar, el parcelamiento de las pequeñas rosas en su entorno, el trabajo hidráulico al sur para evitar la inundación del río y el avance urbano, extendido entre las calles del Cangrejal y del Tumbacuatro, y desde la carrera 2ª hasta la carrera 6ª; y las calles de San Antonio y de Santa Rita que comenzaban a desarrollarse. La calle del Río (carrera 2ª) aparece consolidada, el pozo de Madrid ocupa una gran extensión, donde se comenzaba a funcionar la plaza de la Carnicería.

Plano del Puerto y Ciudad de Santa Marta Capital de la Provincia y Gobierno de su nombre Situada la Catedral K en Latitud Norte de $11^{\circ} 15' 05''$, y en Longitud de $12^{\circ} 42' 20''$ a Occidente del meridiano del Fuerte San Andres en el Pto. España de la Ysla de Trinidad de barlovento Joaquín Francisco Fidalgo (geógrafo y marino), 1794.



Convenciones o toponímicos de Santa Marta, 1794

- A. Fuerte de Sta. Ana en la cumbre del Yslote Morro-grande.
- B. Bateria de Sn Carlos poco mas baja q.e el anterior en el mismo Morro.
- C. Yslote Morrito.
- D. Punta de Betin con fuerte demolido.
- E. Castillo de Sn Antonio en el fondo norte del Puerto.
- F. La Caldera.
- G. La Salina.
- H. Almacen en la playa del Puerto.
- Y. Bateria provisional de Sn Vicente.
- J. Combento de Religiosos Franciscos.
- K. La Catedral.
- L. Casa de Gobierno.
- M. Combento de Religiosos Dominicos.
- N. Hospital de Sn Juan de Dios.
- O. Conducto o Zanja abierta por la que vienen las aguas del Rio a la Ciudad con puentecillos de comunicación.
- P. Rio de Sta Marta, o Manzanares.
- Q. Puente sobre dicho Rio.
- R. Administracion de Aguardientes.
- S. Cementerio sin concluir en el camino de Gaira.
- T. Hornos de teja y ladrillo.
- V. Camino de Mamatoco.
- W. Bateria de Sn Fernando en la costa.
- X. Punta y Ensenada de Piedra Lipis.



Detalle urbano de Santa Marta, 1794

La presente cartografía revela un toponímico nuevo en la bahía. El punto señalado con un asterisco corresponde a «el placer de Povea» del que no encontramos explicación o referencia. Está señalado en pleno centro de la bahía y, alineado con punta de Betín, lo que nos hace pensar en una especie de señalización del calado natural del puerto para el ingreso de las embarcaciones. Respecto a la bahía de Santa Marta, hay una constante en las cartografías del siglo XVIII: el registro de un sedimento de lama a lo largo del litoral interno, producto de la interacción del río Manzanares y las corrientes del mar. Un plano de 1930 lo señala como el banco de Povea, que de alguna manera se asocia al toponímico referido.



Plano del puerto y ciudad de Santa Marta, situada su Catedral en 11° 15' 04" de latitud norte y longitud de 67° 59' 36", según el meridiano de Cádiz

Autor:

Antonio Madero (cartógrafo).

Creado / Publicado:

1809.

Escala gráfica:

De una milla marítima (6365 metros) dividida en décimos.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico elaborado por plumilla con tinta negra, con formato de 30 x 21 centímetros. Presenta su título: «PLANO del Puerto y Ciudad DE SANTA MARTA situada su Catedral en la latitud N. de 11° 15' 04" y longitud de 67° 59' 36" o de Cadiz».

Notas:

Los números de la sonda denotan brazas de a 6 pies de Burgos y las iniciales la calidad del fondo A Arena C. Cascajo Ca. Conchuela F. Fango L. Lama P. Piedra. (Portulano español). Faro del Morro (Lat. 11° 15' 28'; Long. 74° 14' 33). Braza: 1.672 mts. Pie: 0.282 mts.

Archivo:

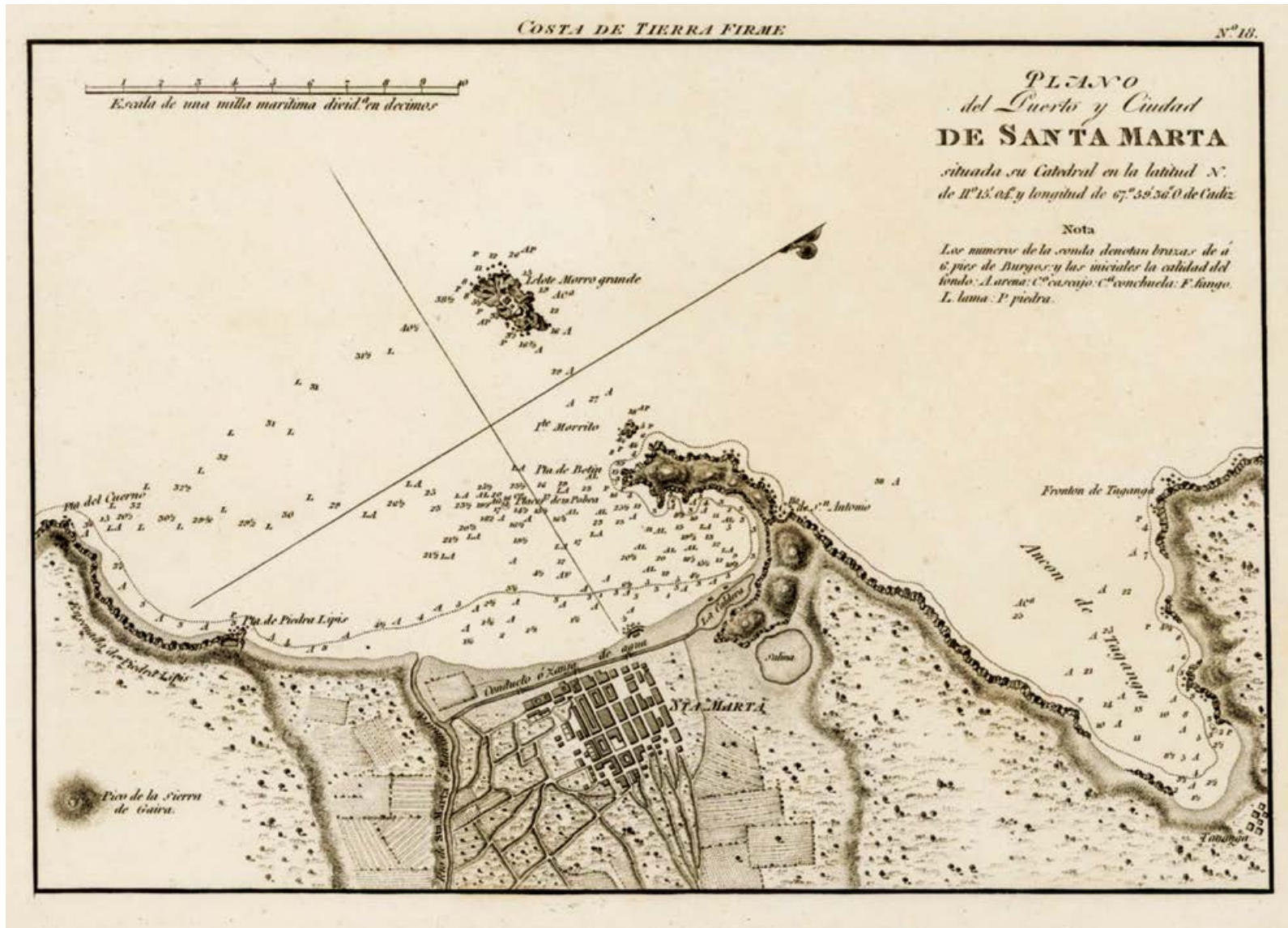
Ministerio de Defensa (MDEF).
Archivo General Militar.
Madrid (España).
Cartoteca, Colección: SH-, Signatura: AT-33/33 - Signatura anterior: 10-b-2-14 - Signatura anterior: AT-P-33 - Signatura anterior: 10759.

Cartografía que apareció publicada en el *Atlas Portulano de la América Septentrional: dividido en cuatro partes* de la Dirección de Trabajos Hidrográficos de España. Sus coordenadas están referenciadas con el meridiano de Cádiz, como todas las de comienzos del siglo XIX. Está orientada con media flor de lis con relieve sombreado y también ofrece información completa de sondas batimétricas e isolíneas de batimetría de toda la bahía de Santa Marta, utilizando como unidad de medida la braza de Burgos y especificando la calidad del suelo marino en la nota consignada debajo del título del plano.

Muestra las obras realizadas en Santa Marta a finales del siglo XVIII por el gobernador José de Astigárraga, como el trabajo hidráulico para prevenir la inundación del sur de la ciudad, en el que además logró aprovechar sus aguas, canalizarlas hacia una fuente en la plaza Mayor para uso comunitario y conducir el excedente hasta la caldera. Por otra parte, es notoria la mejora urbana de la zona sur sobre el sector de la placita Vieja (parque de los Novios), donde el gobernador José Sardá ampliaría la entonces plaza de la Carnicería como mercado de frutas y legumbres en 1826, abastecida por los cultivos de los pueblos indígenas y las pequeñas plantaciones próximas e irrigadas por el río Manzanares.

Una década después de elaborado este plano, la malla urbana conformada de norte a sur por la calle del Cangrejal, calle de la Cruz, calle de San Francisco, calle de la Cárcel o Cuartel, calle de la Acequia, calle de Santo Domingo, calle Grande, calle del Pozo y calle del Tumbacuatro, cruzadas por cinco callejones, pierde el impulso de aquel crecimiento experimentado a finales del siglo XVIII, afectado por los conflictos políticos post-independentistas.

El respaldo del breve apogeo comercial de principios del siglo XIX —originado por una comunicación clandestina del contrabando proveniente de las Antillas con destino a las provincias internas— estableció una escala obligada en este puerto, generando una fortuna transitoria. Este emporio del comercio, en la época más feliz de la ciudad en su época colonial, contribuyó a la formación de la calle de San Vicente o del Cangrejal, debido a la proximidad al puerto. Algunos ejemplos de la arquitectura doméstica de esta época, propiedad de prósperos comerciantes, se contagian de la influencia antillana expresada en los grandes ventanales y algunos detalles de herrería, precisamente producto de ese intercambio social, económico y cultural, asimilado por la experiencia de dichos viajes de negocios.



PLANO del Puerto y Ciudad DE SANTA MARTA situada su Catedral en la Latitud de 11° 15' 04" y Longitud de 67° 59' 36" O de Cadiz
Antonio Madero (cartógrafo), 1809.

Santa Marta

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

Londres, 1830.

Escala gráfica:

De una milla náutica.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico elaborado en aguada de sepia y plumilla con tinta.

Presenta el título del plano: «SANTA MARTA».

Notas:

Cathedral (11° 15 N.; 74° 17 W). A.A. The Cerro de S. Antonio in one with the hill on Taganga Point NNE Mag dears the broad Bank abreast the City.

Archivo:

Hydrographic Office of the Admiralty.

Londres (Inglaterra).

Número 396, XIV.

Versión inglesa basada en la cartografía levantada por Joaquín Francisco Fidalgo, finalizando el siglo XVIII. Presenta la ciudad colonial con los avances urbanos y arquitectónicos heredados de los reinados de Carlos III y Carlos IV, a pesar de las dificultades que surgieron durante la independencia de España que retardaron dicho proceso. Asimismo, son visibles los trabajos de corrección hidráulica realizados por el gobernador José de Astigárraga, consistentes en una acequia abierta —señalada como acueducto— que desaguaba en la caldera los cultivos de pancoger con su red de caminos, y al norte aparece la batería de Santa Bárbara —ya deteriorada para su época y construida sobre las ruinas del fuerte de San Vicente en 1825—. Por último, batiéndose contra las olas referencia el fuerte de San Juan de Matas, que otras cartografías desconocen, seguramente por su lamentable estado de deterioro; al igual que el fuerte de San Fernando, el fuerte de San Antonio en ruinas, las obras del Morro y la explanada de Betín.

Santa Marta manifiesta su desarrollo urbano hacia el sur con el relleno del pozo de Madrid —inundado por el río en época invernal—, con el surgimiento de la plaza de la Carnicería, luego convertida en la plaza de mercado donde se expendían carnes, legumbres y frutas. Tiempo después, esta fue trasladada a la obsoleta batería de Santa Bárbara en 1836, donde el

pueblo se abastecía con los productos transportados en bongos provenientes de Pueblo Viejo. De hecho, luego del terremoto que sacudió la ciudad en 1834, surgió una preocupación general ya que, al haber estado expuesta la zona a la usurpación por parte de particulares, con el paso del tiempo estos intentaron legitimar parte del espacio público por no haberse marcado sus límites. Además, muchas de las nuevas viviendas construidas en el sector se salían una o dos cuartas fuera de la línea de construcción, configurando así las calles en forma de espiral.

A lo largo de este periodo, la ciudad reflejó en su imagen urbana un desolado y ruinoso aspecto, producto de la acumulación de acontecimientos naturales y políticos que afectaron su desarrollo. En enero de 1823, después de la caída de la plaza a manos de los patriotas —el 11 de noviembre de 1820—, los catalanes Vicent Pío Pujals y Juan de Fexidó, al mando de trescientos cincuenta indígenas de Mamatoco y Bonda que se resistían al nuevo cambio de gobierno, realizaron una retoma de la ciudad en nombre del rey Fernando VII, destruyeron muchos inmuebles —con excepción de la aduana y los almacenes de depósito de uno o dos comerciantes ricos—, bebieron aguardiente en los mismos sótanos y prepararon sus alimentos con vino en plena calle, sobre fogatas que atizaron con la madera de los muebles y de las puertas de las casas.

Plano del faro de Santa Marta en construcción, según el almirante inglés, 1837

Autor:

Anónimo.
Reproducción del original que reposa en la Dirección de Trabajos Hidrográficos de España.
Versión inglesa basada en la cartografía realizada por el ingeniero militar Joaquín Francisco Fidalgo en 1793.

Creado / Publicado:
1837.

Escala gráfica:
De una milla náutica.

Descripción física:
Manuscrito de 27 x 34 centímetros.
Presenta el título del plano: «PLAN DU Phare en Const.on de Sta MARTA, dáprés celui de l' amirauté anglais de 1837».

Notas:

La reproducción inglesa tiene la información escrita en francés, contiene el título del plano en el ángulo superior izquierdo, que traduce: «Plano del faro de Santa Marta en construcción según el almirante inglés, 1837».

Las sondas son de 1.83 metros y de base marina que se eleva desde 0.65 metros.
Debajo de la cartografía aparece una frase en francés que traducimos al español: «El fuego del faro no está en actividad, pero pronto lo estará, se percibe la necesidad de este faro en la entrada».

La vista dibujada a la izquierda del plano contiene un título en francés, traducido así al español: «Vista de la entrada a Santa Marta a 15 millas».

Archivo:

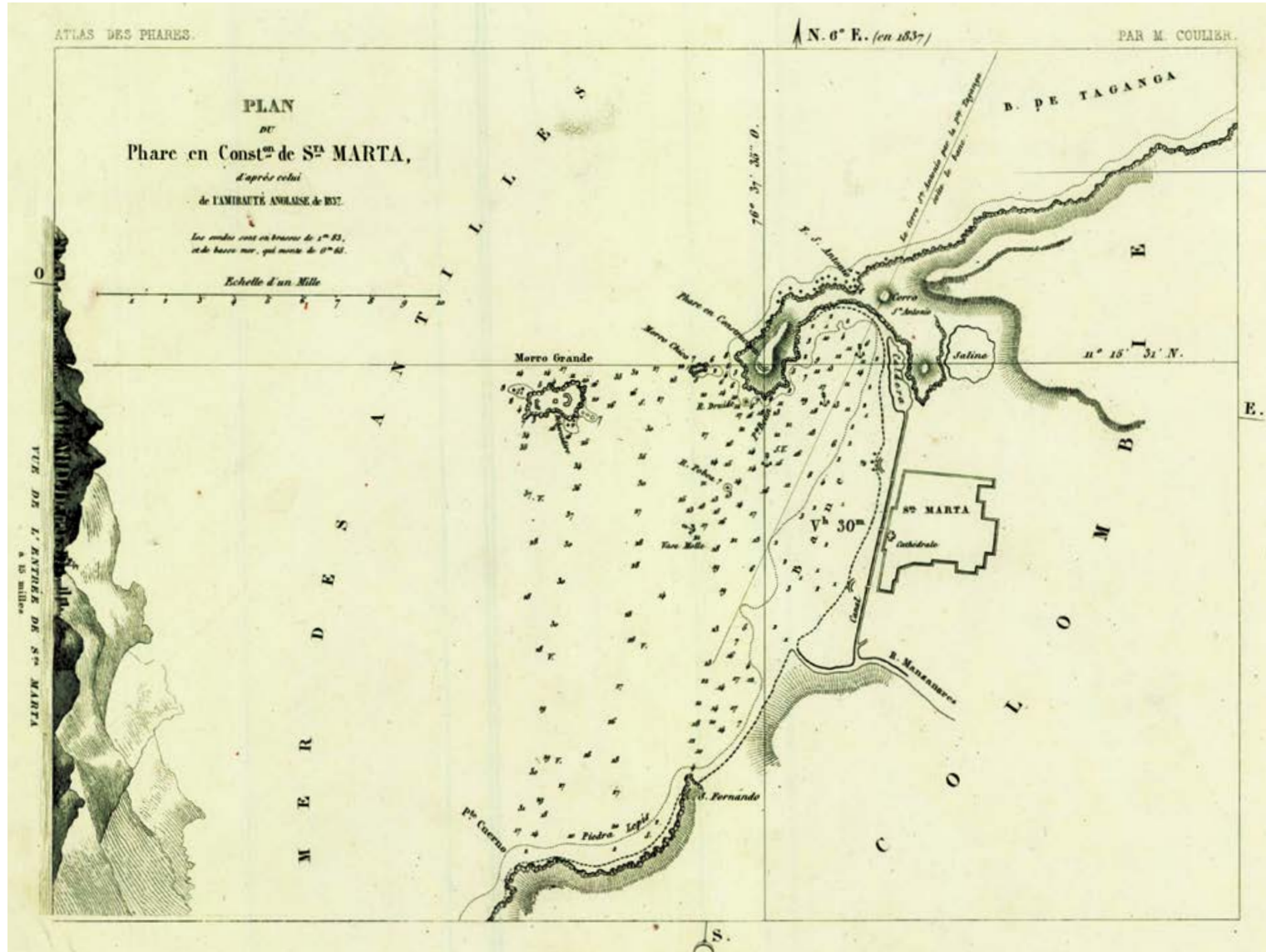
Dirección de Trabajos Hidrográficos de España. Cádiz (España).
Número 396, XIV.

Otra versión inglesa presentada en francés, copiada de la cartografía levantada por el brigadier de la Real Armada Joaquín Francisco Fidalgo, a finales del siglo XVIII, durante el reconocimiento encomendado por la Corona española para detallar las costas del Caribe desde el saco de Maracaibo hasta el río Chagres, consistente en levantamientos cartográficos con datos sobre posiciones astronómicas, sondeos, distancias, etc., y en la cual se compilara una visión real de este litoral de la América Meridional. El brigadier destinó para esta expedición dos bergantines, Empresa y Alerta, que equipó con el instrumental necesario y manejó acompañado de un grupo de oficiales marinos con amplia experiencia. La colección cartográfica reposa en el Depósito Hidrográfico de Madrid y fue publicada por primera vez en 1817.

El objetivo del plano era referenciar la construcción de un faro para facilitar la navegación nocturna en el sitio conocido como punta de Betín en 1837: explanada artillada construida dos siglos atrás por el ingeniero militar Juan Betín para defender la entrada a la bahía de Santa Marta entre el Morro y el Morrito. Al parecer, fue de iniciativa propia de la municipalidad, puesto que el Congreso de la República solo vino a expedir una ley en 1856.

La cartografía es escueta, aunque ofrece información marítima — como orientación a los navegantes — y contiene completos datos batimétricos con una línea trazada para que evitaran encallar en el banco de Povea, desde el cerro de la Pedrera hasta el cerro de San Antonio por la punta Taganga. Se aprecia el canal abierto por el gobernador José de Astigárraga, una de las mejores obras urbanas del siglo XVIII, desaguando en la caldera y cruzado por tres puentes. De la misma manera, referencia dos puntos marítimos, señalados como R. Druille y R. Pobeá —conocido como «el placer de Povea» desde finales del siglo XVIII—, y resalta —dibujando un ancla— los sitios donde se podía fondear sobre el canal natural de buen fondo para grandes embarcaciones, que identifica como base blanda.

La ciudad es representada sin su trazado urbano, pero sí con un trazado periférico que puntualiza la ubicación de la Catedral, sitio fundamental para su referencia geográfica y astronómica. Señala sobre la playa los fuertes de San Juan de las Matas y San Vicente, que para la fecha estaban inservibles, y ubica perfectamente al fuerte de San Fernando en la punta del cerro de la Pedrera, antes de playa Lipe, lo mismo que a la isla del Morro con su fortaleza, que a la sazón servía de vigía apoyando a la aduana.



Plan du Phare en Const.on de Sta Marta, d'après celui de l' amirauté anglais de 1837

Reproducción del original de la Dirección de Trabajos Hidrográficos de España.

Versión inglesa basada en la cartografía realizada por el ingeniero militar Joaquín Francisco Fidalgo en 1794.

Suramérica en 6 cartas. América del Sur: 6 hojas

Autor:

Adolf Stieler (ingeniero).

Creado / Publicado:

1881.

Escala gráfica:

1:150 000.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico elaborado en formato de 37 x 42 centímetros. Presenta el título del plano: «SANTA MARTA».

Notas:

Escala en kilómetros.

Profundidades en metro.

11° 15' 12" N. Br.

74° 12' 18" W.v.Gr.

Archivo:

Map Collection David Rumsey .

Map Center David Rumsey,

Historical Map Collection.

Stanford Library.

California (Estados Unidos).

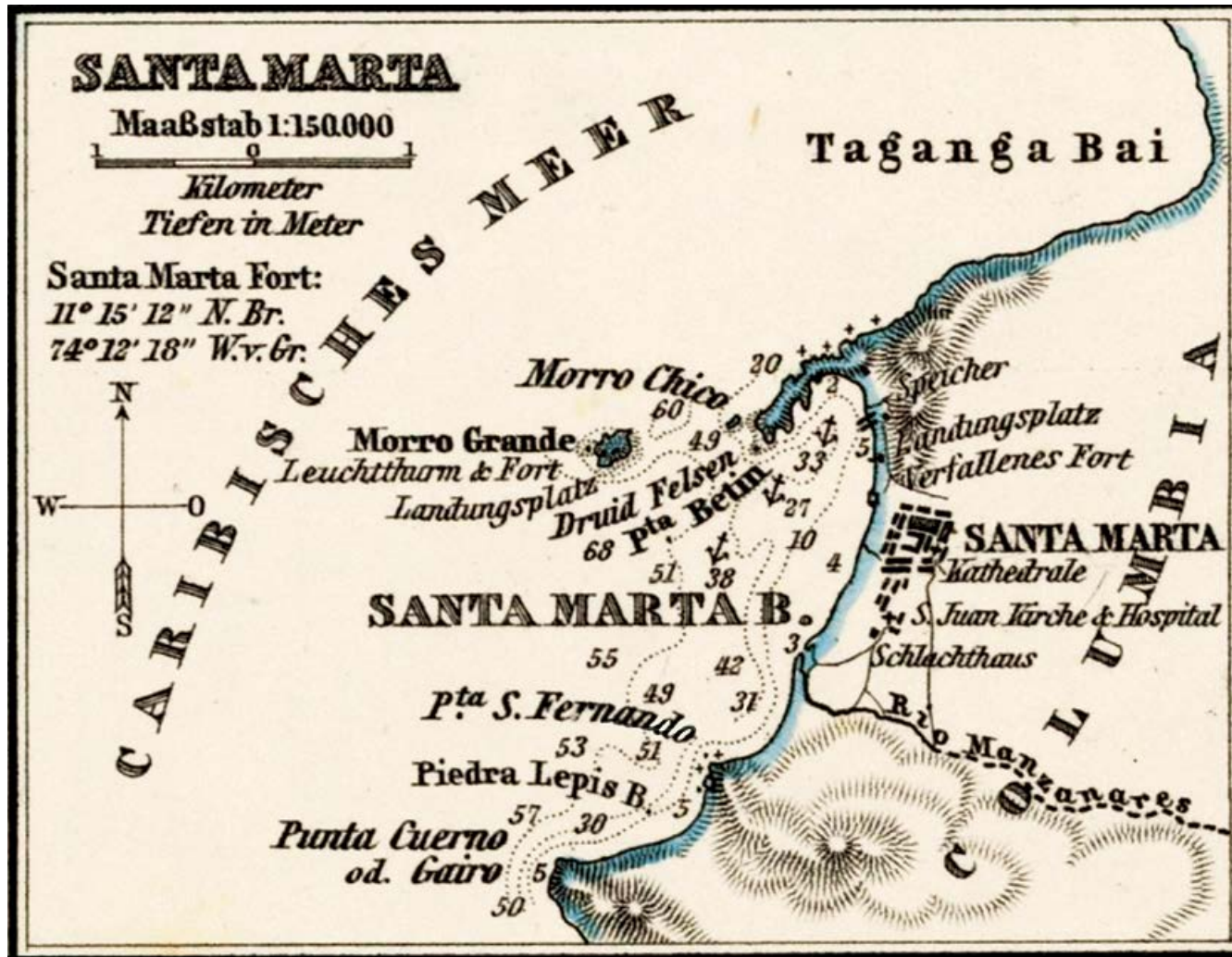
Promediando el siglo XIX, buques, bergantines y goletas provenientes de Kingston (Jamaica), Nueva York (Estados Unidos), Havre (Francia) y Liverpool (Inglaterra) llegaban al puerto de Santa Marta repletos de variadas mercancías, licores y porcelanas; y a su regreso cargaban sal, cueros, frutas, etc. La declaración de Sabanilla (Atlántico) como puerto libre y la apertura de la aduana de Barranquilla afectaron la actividad portuaria de la ciudad de Santa Marta, conduciéndola a una fuerte depresión económica.

La presente cartografía corresponde a la serie de ocho elaboradas sobre América del Sur entre 1879 y 1881, reunidas junto a otras europeas en un atlas publicado en 1882, cuyos textos están escritos en alemán. Abarca el litoral entre la bahía de Taganga hasta punta del Cuerno, presentando tímidamente la topografía de los cerros de Taganga al norte y de San Fernando al sur. Contiene abundante información batimétrica de la bahía, expresada en metros, y algunos puntos simbolizados con un ancla, aptos para fondear las grandes embarcaciones. El Morrito lo identifica como una roca dura y en la isla del Morro señala un muelle para embarcaciones menores, un faro y la vieja fortificación, utilizada como lugar de habitación del farero y su familia.

Revela el río Manzanares sin la acequia abierta a finales del siglo XVIII, que desembocaba en la cal-

dera. Al norte, sobre el litoral de la bahía señala un muelle para embarcaciones menores en el sitio que denominaban el Espino, y a su lado la arruinada batería de Santa Bárbara —antiguo fuerte de San Vicente—. El trazado de la ciudad no mereció interés alguno y es presentado con un cúmulo de pequeñas manzanas, donde solo señala la Catedral, el hospital de San Juan de Dios y el matadero.

La cartografía referencia la isla del Morro con un faro, cuya instalación surge con la ley del 7 de junio de 1856, expedida por el Congreso de la República. Luego, el decreto ejecutivo del 31 de marzo de 1857 le concedió al municipio de Santa Marta el privilegio para tener uno y el cabildo municipal dispuso encargarlo a Europa. Dos años permanecieron las partes del faro en la bodega de los almacenes de Granados y García de esta ciudad, quienes habían hecho el encargo por comisión, hasta que por fin se subsanó el impase y el faro fue instalado en 1866. Ese año, el Secretario de Hacienda y Fomento, fijó que el municipio podría cobrar «a todo buque de vapor o de vela, sea nacional o extranjero, que fondeara en el puerto de Santa Marta, un derecho de cinco pesos por las primeras cien toneladas y la mitad de dicha cuota por cada cien toneladas de exceso».



Sud-Amerika in 6 Blättern, BL. 6 (South America, Sheet 6)
 Adolf Stieler (ingeniero), 1881.

Plano de Santa Marta

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

1913.

Escala gráfica:

Indeterminada.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico con formato de 16 x 25 centímetros, elaborado a plumilla con tinta negra.

Presenta el título: «PLANO DE SANTA MARTA».

Notas:

Solo referencia toponímica.

Archivo:

Tomado de la Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-americana.

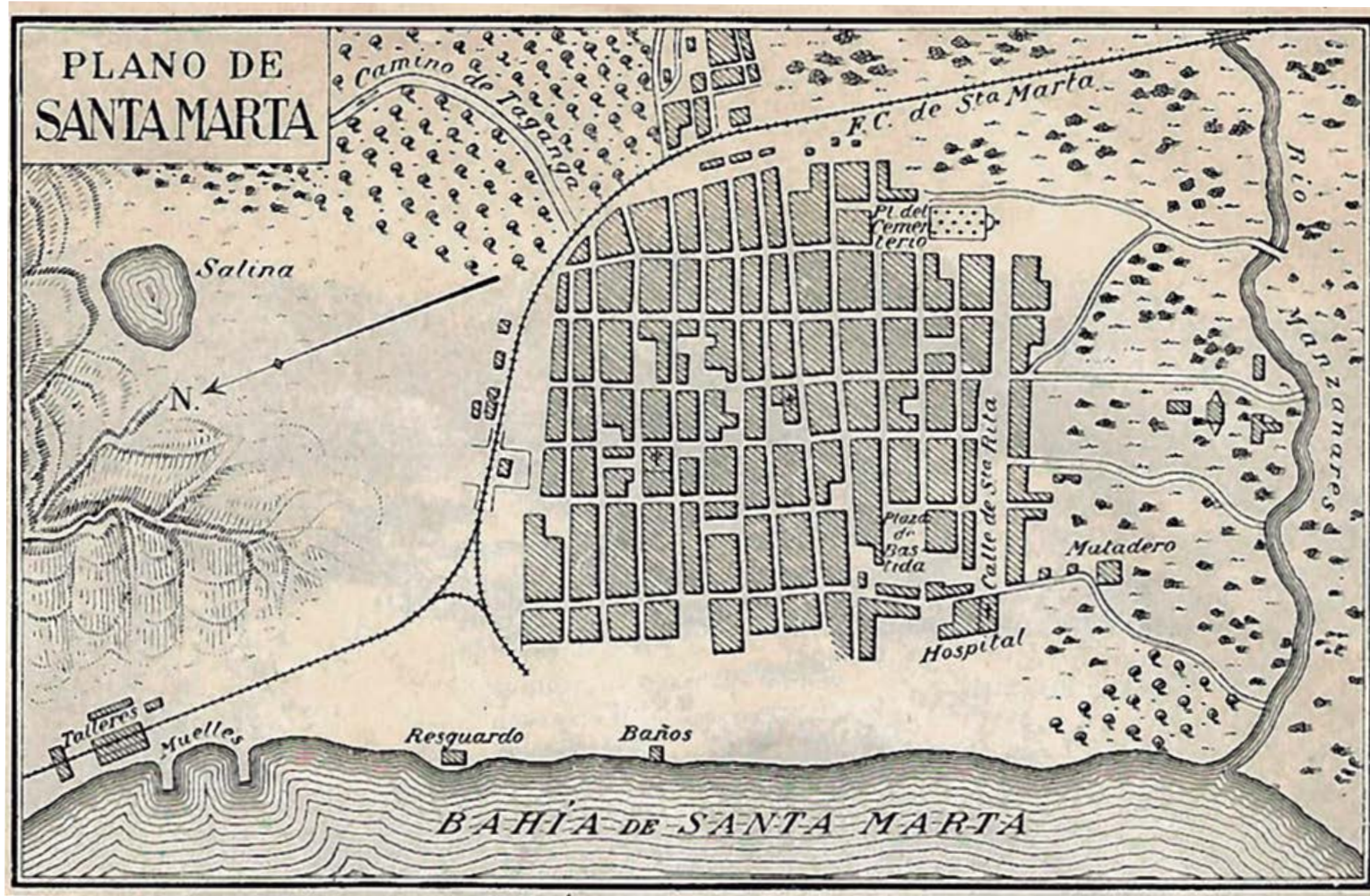
Editorial Espasa-Calpe, 1927.

Primera cartografía conocida del siglo XX. Revela la ciudad en 1913, golpeada por las guerras civiles de la centuria anterior y sorprendida con el inicio de la bonanza bananera que revolucionaría su economía durante las tres primeras décadas. Comenzando el siglo XX, la United Fruit Company toma en concesión los muelles, estableciendo una infraestructura portuaria y terminal de desembarque ferroviario del banano procedente de la zona bananera, que se ampliaría progresivamente al ritmo exigente de los grandes volúmenes de carga para su exportación, formando una gran maraña de edificios, talleres, terminales y galpones férreos hacia 1930. El trabajo sincronizado de descarga del vagón del ferrocarril y carga del banano a los buques bananeros de la Gran Flota Blanca fue intenso en las tres primeras décadas; al igual que el volumen de pasajeros en su línea de vapores de lujo, todos ellos propiedad de la multinacional estadounidense. Estas embarcaciones transportaban las mercancías desde ese país para ofrecerlas a los trabajadores de las fincas en los comisariatos de su propiedad.

La antigua estación del ferrocarril atrajo numerosos negocios que quisieron abrigarse a su sombra: casas de hospedaje, restaurantes, ferreterías, graneros, kioscos y patios al aire libre para negocios de comida y licor. Por el callejón de la carrera 4ª hasta el mercado ubicado en el costado este de la

plaza San Francisco se instalaron almacenes o charrerías de baratijas americanas que formaban el comercio local, y por ello se conoció después como el callejón del Progreso: el corredor comercial más transitado de la ciudad. El contacto con otros países a través del puerto era más fácil que con el interior del país. Para viajar a la costa este de Estados Unidos o a Europa, la ruta más cómoda era por Santa Marta; seis o siete buques semanales llegaban a su puerto. La línea de vapores Elders and Fyffes Limited navegaba entre Colombia y Europa en una travesía de catorce o quince días. Salía un vapor a Bristol (Inglaterra) y otro a Rotterdam (Holanda), y a la siguiente semana uno para Liverpool (Inglaterra) y otro para Hamburgo (Alemania).

El plano visualiza el camino a Taganga, la salina, la nueva calle Santa Rita, el hospital de San Juan de Dios, el matadero y la extensa plaza de Batidas. Muestra la caseta del Resguardo Nacional, los baños de mar instalados en 1907, la primera estación ferroviaria con los rieles que se tendían y los talleres del ferrocarril junto a los muelles. El sector de la playa aparece incompleto al no detallarse el camellón Barros, iniciado en 1908. Si bien, en esa misma época comenzaba la construcción del Prado Santa Marta, se consolidaba el sector del Pueblito y continuaba el crecimiento del barrio Norte.



Plano de Santa Marta
Anónimo, 1913.

Plano de Santa Marta: ciudad, puerto y alrededores

Autor:

J. K. Gillies (ingeniero).

Creado / Publicado:

1915.

Escala gráfica:

Dos escalas gráficas de un kilómetro y de media milla.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico elaborado sobre papel en plumilla con tinta.

Presenta el título del plano: «SANTA MARTA. CIUDAD, PUERTO Y ALREDEDORES».

Archivo:

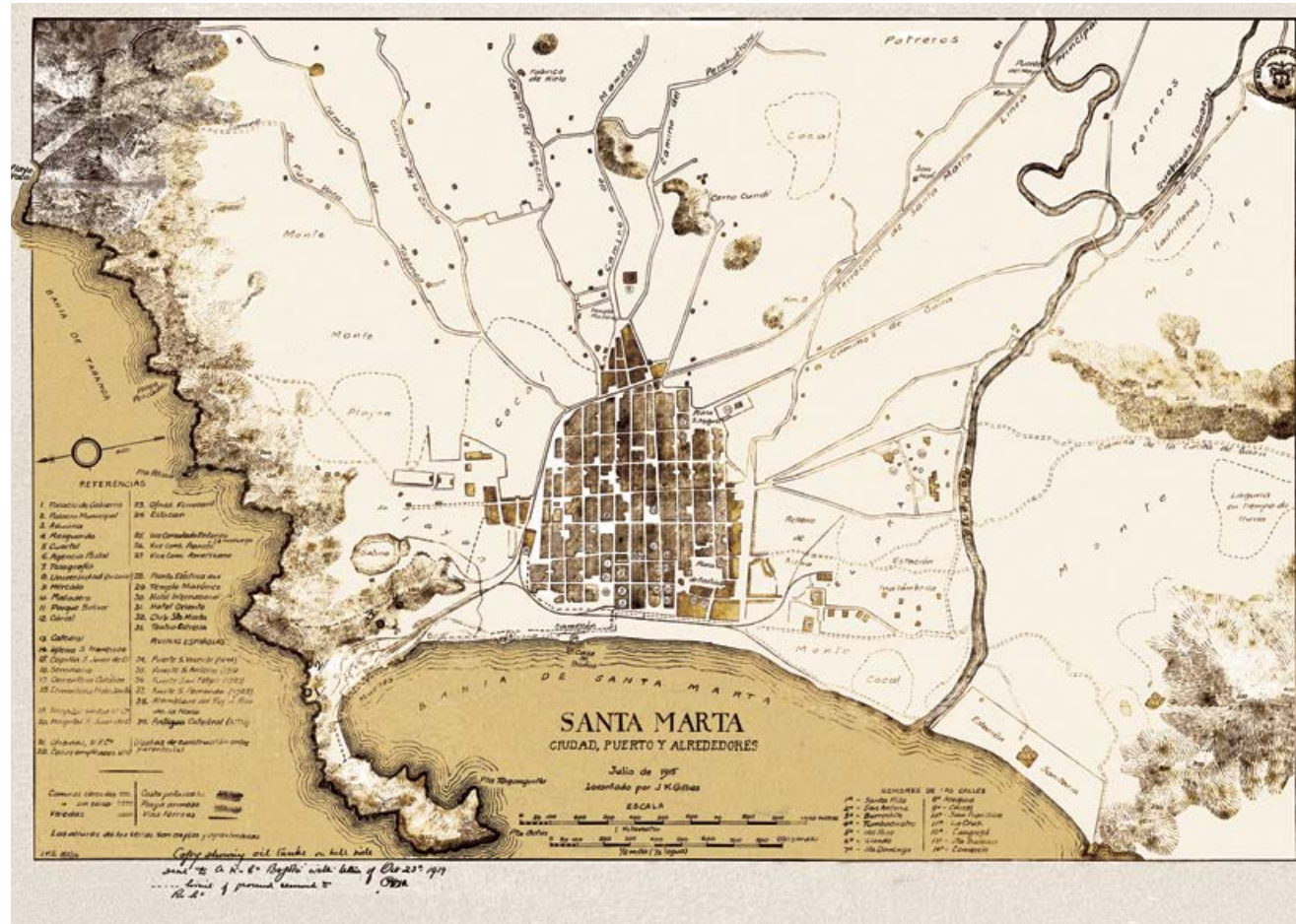
Archivo General de la Nación (AGN).
Bogotá D.C. (Colombia).
Sección: República, Fondo:
Ferrocarriles, Tomo 510,
Folio 331.

A partir de 1911, Santa Marta experimentó un gran impulso social, administrativo y económico desde la dinámica de la industria bananera y a través de la United Fruit Company. Fue una época de progreso con una serie de edificaciones con funciones propias: Palacio de Gobierno, Palacio Municipal, Aduana, Resguardo Nacional, Cuartel, Agencia Postal, Telegrafía, Mercado y Matadero. Contaba con dos cementerios: uno católico y otro para los protestantes. Como sitios de recreación y entretenimiento estaban el Club Santa Marta, el Salón Santa Marta y los teatros Variedades y Estrella. Había dos hoteles frecuentados por empresarios bananeros: el Internacional del coronel Pachón y el Oriente; y dos hospitales: el San Juan de Dios (mal ubicado en el plano) y otro de la United Fruit Company. El movimiento comercial de la industria bananera propició el establecimiento de los viceconsulados británico, noruego, francés y americano; además de varios bancos y empresas extranjeras que mantenían en esa época una capacidad económica, como el Commercial Bank of Spanish America, Banco Anglo Sudamericano y Banco de Colombia, donde se cambiaban libras esterlinas, dólares, pesetas, francos, francos suizos, francos belgas, liras y florines.

Por su parte, la actividad ferroviaria aceleró la configuración de las calles del Comercio (10B) y del Cangrejallito (10C), desbordando la vía férrea hacia el norte, donde

se formó el barrio Norte, al igual que la zona de tolerancia de la «calle de las Piedras», en la calle 8 entre carreras 3 y 6; y al este, el sector del Pueblito. Además de la salina existían muchos cultivos de cocos alrededor. Estos eran los caminos: a Taganga, que se bifurcaba a playa Vaca, La Chinita, Macachete, Mamatoco, Gaira (por la calle 30 y otra por la cuesta del cerro de San Fernando). También son visibles la primera estación ferroviaria, los muelles, patios y talleres del ferrocarril, y las ensenadas intactas, sitios donde aún no llegaba la expansión portuaria.

Sobre la playa: el Resguardo Nacional, las ruinas de la batería de Santa Bárbara, los bañitos y el playón donde jugaron fútbol los ingleses contra los samarios portuarios. Paralela a la playa se extendía una línea del ferrocarril que se dividía así: un ramal llegaba a la aduana y otro al matadero en los terrenos del Prado Santa Marta, zona rellena donde levantaron las casas de empleados, el hospital y la estación del telégrafo inalámbrico. Aparece el incipiente camellón —cuya primera parte fue obra del gobernador Barros en 1908—, el lote lleno de escombros de la derruida iglesia Mayor del siglo XVIII y el solar donde estuvo el convento de Santo Domingo (hotel Tairona). La plaza de Bastidas (parque de los Novios) era más amplia y el Liceo Celestón se revela como una universidad en construcción.



Plano de Santa Marta. Ciudad, puerto y alrededores
J. K. Gillies (ingeniero), 1915.

Referencias o convenciones:

- | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|---|--------------------------------|---|---|--------------------------------|--------------------------------|
| 1. Palacio de Gobierno. | 10. Matadero. | 19. Hospital United Fruit Company. | 26. Vice Consulado Francés. | 34. Fuerte San Vicente. | alfanumérica establecida en 1913, orientadas de sur a norte. Entre paréntesis va la actual nomenclatura que cambió a partir de 1952, orientadas de norte a sur. | 5. Del Pozo (Calle 18). | |
| 2. Palacio Municipal. | 11. Parque Bolívar. | 20. Hospital San Juan de Dios. | 27. Vice Consulado Americano. | 35. Fuerte San Antonio. | | 6. Grande (Calle 17). | 6. Grande (Calle 17). |
| 3. Aduana. | 12. Cárcel. | 21. Oficinas UFCO. | 28. Planta eléctrica auxiliar. | 36. Fuerte San Felipe. | | 7. Santo Domingo (Calle 16). | 7. Santo Domingo (Calle 16). |
| 4. Resguardo. | 13. Catedral. | 22. Casa empleados UFCO. | 29. Templo Masónico. | 37. Fuerte San Fernando. | | 8. Acequia (Calle 15). | 8. Acequia (Calle 15). |
| 5. Cuartel. | 14. Iglesia San Francisco. | 23. Oficinas ferrocarril. | 30. Hotel Internacional. | 38. Alambique del Rey o Pozo de la Noria. | | 9. Cárcel (Calle 14). | 9. Cárcel (Calle 14). |
| 6. Agencia Postal. | 15. Capilla San Juan de Dios. | 24. Estación. | 31. Hotel Oriente. | 39. Antigua Catedral (sitio). | | 10. San Francisco (Calle 13). | 10. San Francisco (Calle 13). |
| 7. Telegrafía. | 16. Seminario. | 25. Vice Consulado Británico & Noruego. | 32. Club Santa Marta. | NOMBRES DE LAS CALLES: Están señaladas con la vieja nomenclatura | | 11. La Cruz (Calle 12). | 11. La Cruz (Calle 12). |
| 8. Universidad (en construcción). | 17. Cementerio Católico. | | 33. Teatro Estrella. | | | 12. Cangrejal (Calle 11). | 12. Cangrejal (Calle 11). |
| 9. Mercado. | 18. Cementerio Protestante. | | | | | 13. Santa Bárbara (Calle 10C). | 13. Santa Bárbara (Calle 10C). |
| | | | | | | 14. Comercio (Calle 10B). | 14. Comercio (Calle 10B). |

América del Sur. Estados Unidos de Colombia. Bahía de Santa Marta

Autor:

Hydrographic Office U.S. Navy.
J. K. Gillies (ingeniero).

Creado / Publicado:

1921.

Escala gráfica:

1:15 000.

Descripción física:

Carta náutica impresa sobre papel.
Presenta el título: «SOUTH
AMERICA. UNITED STATES OF
COLOMBIA. SANTA MARTA BAY».

Notas:

From the latest information.
Morro Grande Lighth. Lat. 11° 15' 28"
N. Long. 74° 14' 33" W.
Soundings in Fathoms hts in feet.
Co.Coral, M.mud, S.sand bu.blue,
gn.green, gy,gray, rky.rocky

Archivo:

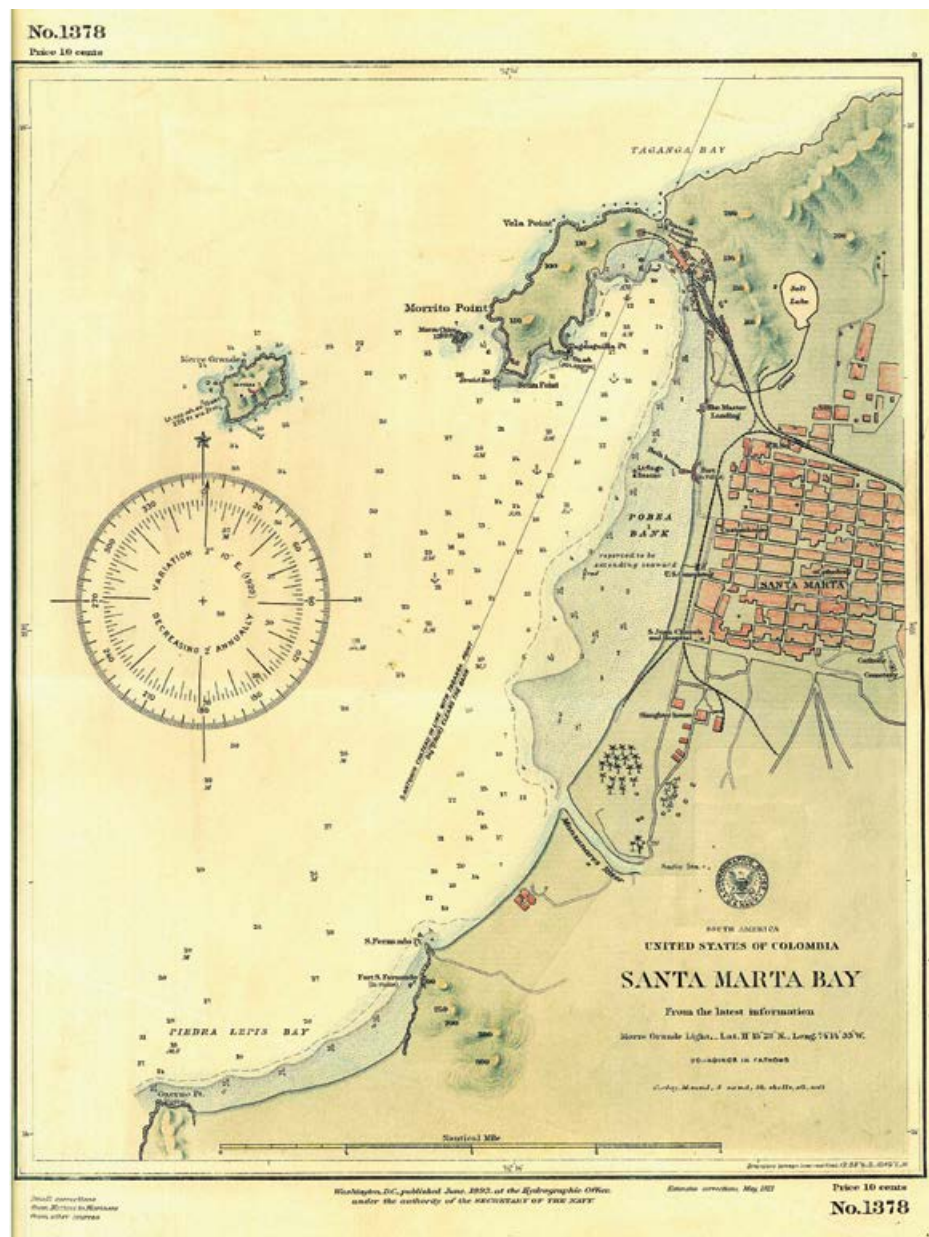
British Admiralty Char n.º 396.
Map of Santa Marta, by J.K. Gilles.
U.S. Hydrographic Office
Publications.
Miscellaneous data.

Es un seriado de cartografías náuticas de la bahía de Santa Marta, publicado en la primera mitad del siglo XX y basado en una levantada por el Servicio Hidrográfico en 1893. Revela la ciudad en pleno apogeo gracias a la industria bananera impulsada por la United Fruit Company, con el crecimiento de la infraestructura para el transporte y sus instalaciones portuarias, vías férreas perimetrales aislando el casco antiguo y otras ingresando a los terrenos del sur de propiedad de la multinacional frutera. Con preocupación, el ministro de Francia en Bogotá le comunicó al ministro de Relaciones Exteriores en París, en octubre de 1913, que la UFCO. solicitaba concesiones de terrenos alrededor del puerto, con la intención de rodear la ciudad, apoderarse de los muelles, aislarla del puerto y permanecer como dueña de sus accesos. Mencionó la nueva ciudad que construían sobre los terrenos adquiridos al sur y que era posible que alcanzaran sus objetivos, puesto que los concejales y las autoridades eran fáciles de persuadir por los medios que empleaban.

La cartografía muestra el litoral desde la bahía de Taganga hasta punta del Cuerno (Cuerno Pt), donde señala la bahía Piedra de Lipis (Piedra Lepis Bay), el fuerte San Fernando (Fort S. Fernando) en ruinas, los pabellones de sanidad y el río Manzanares (Manzanares River). Registra toda la bahía con la batimetría y los lugares para fondear; el banco de

Povea (Pobea Bank) es identificado extendiéndose hacia el mar, y la isla del Morro con el fuerte ruinoso. Hacia los cerros de Taganga aparece la salina (Salt Lake), el fuerte de San Antonio (Chateau S. Antonio) en línea con un punto de Taganga, la maraña de rieles e infraestructura de los muelles al pie del puerto y el barrio Norte expandiéndose para los trabajadores portuarios.

La primera estación ferroviaria (R. R. Station) y su plazoleta junto a la reciente calle del Comercio (IOB), la Casilla del Resguardo (Harbor Master) sobre el playón, los baños (Bath House) y las ruinas de la batería Santa Bárbara (Fort in Ruins). De la misma manera, la aduana (Customhouse), el sitio donde estuvo la iglesia Mayor, el Consulado de Estados Unidos (U. S. Consulate), el hospital e iglesia de San Juan de Dios (S. Juan Church and Hospital), la Catedral (Cathedral) y la placita Vieja (parque de los Novios) agrandada. No se habían construido el Palacio de Justicia ni el colegio San Luis Gonzaga (Escuela Cuarta de Niñas). Por último, aparecen el cementerio de San Miguel (Catholic Cemetery) de forma rectangular con la capilla junto a su plaza, la calle Santa Rita definida, los terrenos del barrio el Prado, el matadero (Slaughter House), la estación de radio (Radio Station), el hospital, tres docenas de bungalows dispersos y las naves industriales para las oficinas.



South America. United States of Colombia. Santa Marta Bay
J. K. Gillies (ingeniero), 1921.

Plano de la ciudad de Santa Marta, basado en el plan urbano

Autor:

Griffith Taylor
(ingeniero).

Creado / Publicado:

Impreso en Settlement
Zones of the Sierra Ne-
vada de Santa Marta,
Colombia.
Geographical Review,
1929.

Escala gráfica:

De 300 yardas y 300
metros.

Descripción física:

Manuscrito carto-
gráfico elaborado en
plumilla con tinta
negra.
Presenta el título del
plano: «SANTA MARTA
CITY».

Notas:

Notables buildings
(Edificios notables).
Other large buildings
(Otros edificios
grandes).
Offices and mansions
(Oficinas y mansiones).
Chief stores (Jefe de
tiendas).

One storoy buildings
—High front— (Edifi-
cio de una planta
—fachada alta—).

One storey buildings
—Ridge roof— (Edifi-
cio de una planta
—Cubierta de
cresta—).

Ubica los principales
hitos arquitectónicos:
A. Catedral.
B. Palacio Municipal.
C. Mercado.
D. Iglesia San
Francisco.
E. Palacio de Gobierno.
F. Cuartel.
H. Palacio Obispal.
J. Escuelas.
K. Tribunal de Justicia.
L. Hospital.
M. N. Q. Quintas.

Archivo:

Tomado de American
Geographical Society.
Volumen 21, n.º 4 de
octubre de 1931, pp.
539-558.

Cartografía de interés urbano que contiene parte de la bahía, cuya profundidad está expresada en brazas. Nos revela la evolución de la ciudad durante las tres primeras décadas del siglo XX y el estado natural de sus alrededores; también nos da indicios del fuerte dominio que ejercía la United Fruit Company, empresa monopolizadora de la industria bananera. Al norte destaca los cerros rocosos (*rocky*) invadidos de cactus, la cresta del cerro (*ridge*) debidamente acotada; al pie, improvisadas canteras (*quarries*) y la antigua salina (*Salt pan*). Muestra el recién trazado barrio Norte formado por 17 manzanas, referenciando la última calle 19 con su antigua nomenclatura alfanumérica, que correspondería a la actual calle 7, y revelando una manzana vacía: la cancha de fútbol «la Castellana». Al este, los cocoteros (*Cocunut groves*), zona del actual mercado público.

La línea férrea de 94 kilómetros de longitud nació en los muelles (*wharves*) y llegaba a la zona bananera, a su pie la primera estación del ferrocarril (*Railway Station*), construida por The Santa Marta Railway Co. Lmt. Un ramal terminal llegaba a la Aduana de Sales (*Custom House*), ubicada en la parte posterior del viejo cuartel, cerca de las oficinas y comisariato de la United Fruit Company; sobre la playa, referencia el llano (*Bare plain*); la Aduana (*Custom's store*); la estatua de Bastidas (*statue*), recién

instalada con motivo de la celebración del cuarto centenario de la fundación de la ciudad; el incipiente Paseo de Bastidas, iniciado por el gobernador Barros en 1908; y el Club Santa Marta. Además, la vieja urbe, conformada por 93 manzanas, encerrada al norte, este y sur por el borde urbano definido por la infraestructura ferroviaria de la multinacional bananera, que finalmente definiría su actual centro histórico, contrastando su trazado, tamaño y morfología de sus manzanas con la expansión del norte.

El plano contiene una aproximación convencional del uso del suelo y altura de los principales hitos, referenciando los edificios notables (*notable buildings*), otros edificios grandes (*other large buildings*), oficinas y mansiones (*offices and mansions*), tiendas principales (*chief stores*), edificios de una planta a la cornisa (*one storey buildings —high front—*) y los edificios de una planta a la cumbre (*one storey buildings —ridge roof—*). Al sur, el llano ubicado entre la avenida Colón y el río Manzanares, adquirido por la United Fruit Company para su complejo administrativo-habitacional, un ramal del ferrocarril que se desprendía de la vía férrea principal, los campos (*fields*) para las actividades deportivas, el complejo habitacional de dos docenas de cabañas (*bungalows*), el telégrafo inalámbrico (*wireless*) y el hospital de madera.



Plan of the City of Santa Marta based on the city plan Griffith Taylor (ingeniero), 1929.

Plano de Santa Marta

Autor:

Oswaldo R. Buckle (ingeniero).

Creado / Publicado:

1930.

Escala gráfica:

1:6000.

Descripción física:

Plano litografiado a todo color sobre papel de 1.00 x 1.60 metros. No contiene título dentro del plano.

Notas:

El plano original contiene en su contorno cuadros con información variada sobre la historia de la ciudad, su fundador, símbolos y mucha publicidad comercial y de servicios profesionales de sus patrocinadores a su alrededor. La cual hemos suprimido para centrar la imagen en el aspecto urbano.

Archivo:

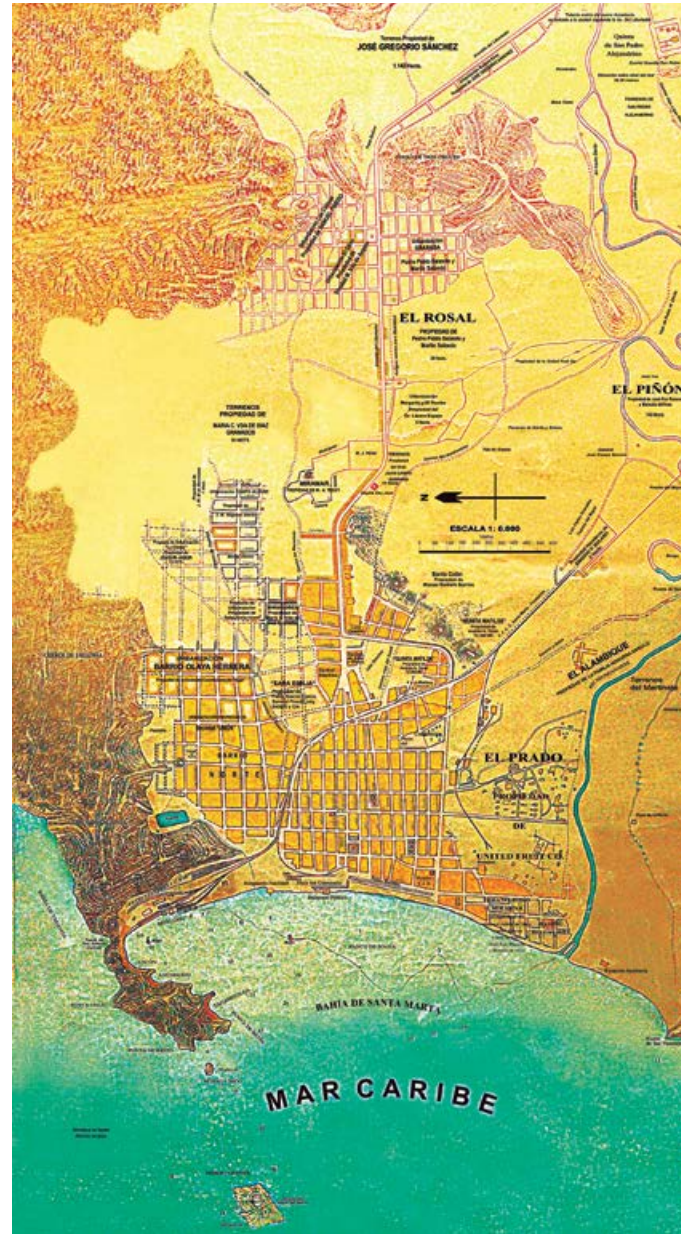
Colección privada de Jaime Benavides Yanet.

Valiosa cartografía de Santa Marta que expresa la transición de ciudad bananera a ciudad turística, cuando se rebasaba el borde urbano constituido por la vía del ferrocarril que la dividía y resultaba un riesgo para la movilidad de la época. Se aprecia la ciudad vieja, que en su momento se consolidó al norte y sur, y la futura que se expandiría hacia el este, siguiendo el camino a Mamatoco. Sobre el litoral, están edificios de la Aduana y el Resguardo Nacional, también el paseo de Bastidas, la plaza del Centenario y el club Balneario; aún no se configuraba la avenida del Fundador. Hacia el puerto aparecen dos muelles junto a los patios talleres de los ferrocarriles de la United Fruit Company.

La industria del banano, monopolizada por la compañía estadounidense, sacudió la ciudad, generando un déficit habitacional como consecuencia de la inmigración atraída por dicha bonanza económica. Al norte, se consolida el barrio Norte, destinado a la clase obrera del puerto con las siguientes calles: del Polo Norte, Padilla, de las Piedras —donde se configuró una zona de tolerancia entre las carreras 3 y 6—, Campo Serrano y Madrid. Se fundan varias sociedades constructoras para proporcionar un techo higiénico al proletariado, una de ellas fue la Sociedad Constructora del Hogar que, en armonía con el Concejo Municipal, reparte lotes bajo el nombre de Urbanización Ba-

rrío Olaya Herrera, en doce manzanas ubicadas entre las calles 3 y 9 con carreras 9ª y 11ª, enmarcadas en calles anchas y viviendas levantadas con el sistema de autoconstrucción. Al sur, el Prado Santa Marta, complejo administrativo y conjunto cerrado habitacional, exclusivo para el personal estadounidense, contaba con acueducto propio, calles asfaltadas, hospital, club social, estación del telégrafo inalámbrico, bodegas y canchas de fútbol, béisbol y tenis.

La avenida del Libertador dividía el extenso llano: hacia el sector de la Coquera estaban la Urbanización Sara Emilia y la Urbanización Miraflores; hacia el camino a Taganga, la Urbanización la Chinita y la Urbanización Campo Alegre, que dio inicio a lo que conocemos como el barrio Obrero; y más al este, la Urbanización las Colinas y la Urbanización el Olivo. Hacia el lado sureste se proyectaron el barrio Colón, la Urbanización Margarita, Urbanización el Rumbo y Urbanización Granada, actual barrio Jardín. A futuro la ciudad se expandiría en grandes zonas de terrenos que en el siglo anterior correspondieron a pequeños cultivos que proveían al mercado local. Estas propiedades se conectaban con el casco antiguo a través de los llamados «caminos reales», como los de Taganga, Chinita, Macachete, Mamatoco, Concha, Viejo del Cundí, Perehuetano, Mayor, Gaira y Miraflores.



Plano de Santa Marta
Oswaldo R. Buckle
(ingeniero), 1930.

América del Sur, Costa norte de Colombia. Bahía de Santa Marta

Autor:

Hydrographic Office U.S. Navy.

Creado / Publicado:

1936.

Escala gráfica:

1:7500.

Descripción física:

Carta náutica impresa sobre papel. Presenta el título: «South America. North Coast of Colombia. Bahía de Santa Marta».

Notas:

From a survey by U.S.S. Nokomis in 1936 in collaboration with the Instituto Geográfico Militar de Colombia.

Morro Grande Lighth. Lat. 11° 15' 28" N. Long. 74° 14' 33" W. SOUNDINGS IN FATHOMS. Reduce to Mean Low Water.

HEIGHTS IN FEET ABOVE HIGH WATER.

Co.Coral, M.mud, S.sand bu.blue, gn.green, gy.gray, rky.rocky

Arc hivo:

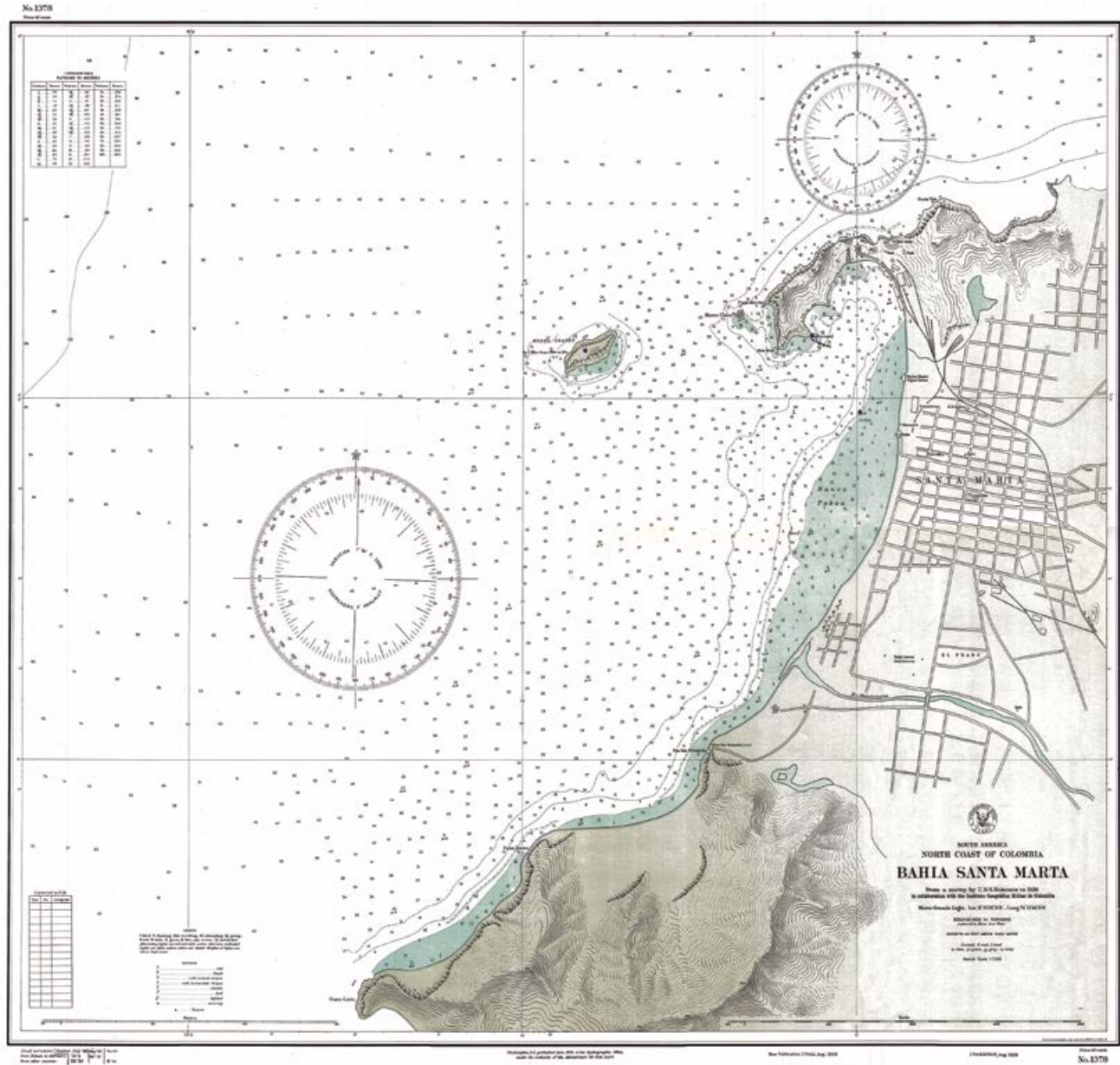
British Admiralty Char n.º 396. Washington, D.C., published June, 1893, at the Hydrographic Office, under the authority of the SECRETARY OF THE NAVY.

Esta carta náutica es un ejemplo del trabajo asignado a las comisiones de exploración y reconocimiento realizado por cartógrafos, marinos e ingenieros que cumplían con el detallado empeño de medir y sondear las profundidades de la bahía de Santa Marta. Por tanto, cuenta con una tabla de conversión batimétrica en pies, metros y brazas; asimismo, hay información sobre faros y boyas. Reseña detalladamente la toponimia de los accidentes geográficos del litoral, desde punta Vela —detrás de los cerros de Taganga— hasta punta Gaira —en los cerros de San Fernando—, referenciando punta Morrito, punta de Taganguilla, punta de San Fernando y punta del Cuerno; como también la morfología del fondo del mar, destacando el banco de Povea y las ruinas del fuerte del Morro.

Aún existía la salina que, a pesar de la aprobación de desecación por el Concejo Municipal en noviembre de 1927, persistía como un gran charco generador de mosquitos y era el basurero del mercado público, del matadero municipal y del cuartel; sin embargo, solo se vino a rellenar entre 1944 y 1954. Respecto a la infraestructura ferroviaria, aparece un borde urbano del casco antiguo que se bifurca al entrar a la zona de administrativa de la Magdalena Fruit Company (con su nueva razón social para evitar líos laborales), como también hacia los muelles en una maraña de terminales en sus patios y galpones de embarque del banano; época

en que se ampliaba la infraestructura portuaria. En cuanto a los edificios o hitos más importantes del centro histórico, reseña tanques en la zona portuaria, la Capitanía de puerto (*Harbor Master*) y la Estación de señales (*signal*).

La actual avenida Hernández Pardo (carrera 4ª), que conduce a el Prado Santa Marta y a el Rodadero, fue construida por la Compañía con el nombre de «7 de Agosto» e inaugurada el 27 de agosto de 1922, y contaba con boulevard y camino sombreado. La ciudadela de la United Fruit Company se comenzó a levantar sobre un terreno pantanoso, rellenado en 1913, y fue dotada de calles asfaltadas y ramales del tren que llegaban a las oficinas, comisariatos y mantenimiento. También contaba con un conjunto de bungalows rodeados de jardines, acueducto con tanque elevado, plantas generadoras de energía eléctrica, telefonía, telégrafo inalámbrico, escuela, club social, hospital, torres de radio (*radio towers*) con cuatro antenas altas del telégrafo inalámbrico que se veían en toda la ciudad, faro (*radio beacon*) y tanque (*tank*). Más al sur se ven las prolongaciones de las carreras 1ªC, 5ª y 4ª con el incipiente barrio Manzanares y la avenida Campo Serrano (carrera 5ª), el barrio Bellavista con el loteo de la Urbanización Miramar, el río Manzanares, los pabellones de sanidad en los actuales terrenos militares y las ruinas del fuerte de San Fernando (*fort. San Fernando ruins*).



South America, North Coast of Colombia. Bahia de Santa Marta
Hydrographic Office U.S. Navy, 1936.

Bahía de Santa Marta

Autor:

Anónimo.

Creado / Publicado:

1947.

Escala gráfica:

1:12 000.

Descripción física:

Carta náutica impresa sobre papel.

Notas:

Aerial Photograph Assembly.
Colombia - Atlantic Coast.
Santa Marta Bay.
VERTICAL INTERVAL - 25 FEET.
Ground Control.
Radial Intersections.
Photograph Centers.

Archivo:

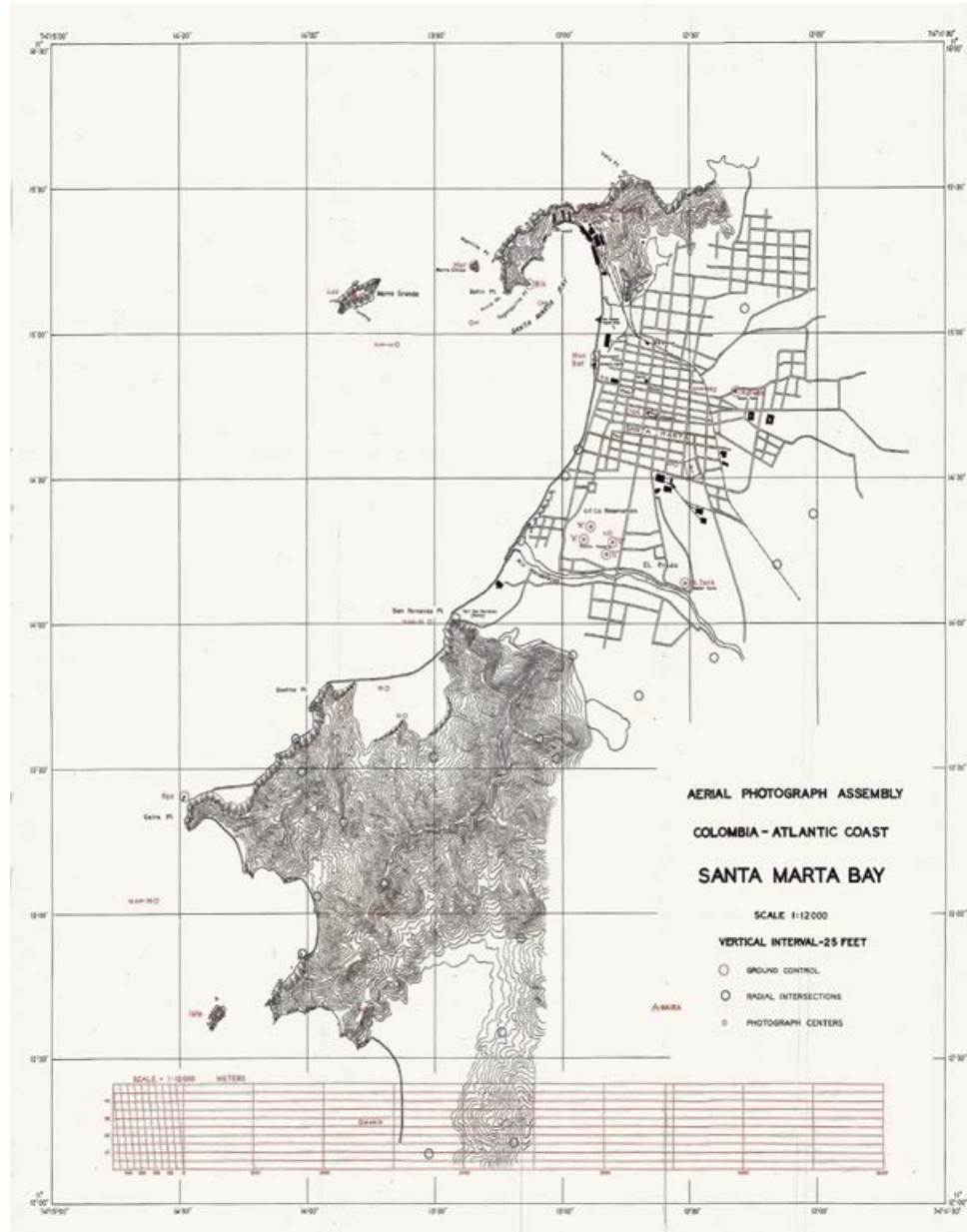
Colección privada de José Cayón
Guardiola.

La carta náutica señala un naufragio (*wreck*) cerca al muelle norte; debe tratarse del vapor Grand Mannan II de propiedad de E. H. Cockrill, siniestrado el 9 de octubre de 1946 y sacado con la ayuda de la Armada Nacional en julio de 1948, lo que nos posibilita ubicarla en esos años. Para suplir los intereses nacionales, la industria portuaria y ferroviaria fue tan esencial como los servicios públicos para una ciudad que se sacudía del letargo del siglo XIX, gracias a la inversión extranjera y junto a nuevos negocios hoteleros que requería si pretendía consolidar el comercio por transporte marítimo y la apertura a nuevos mercados. Por su parte, el negocio más atractivo para los estadounidenses estaba relacionado con la infraestructura de servicios, disponiendo de nuestros recursos: el servicio de energía eléctrica, la instalación del servicio telefónico, la fabricación de hielo y la disposición de tanques elevados de agua potable para el consumo doméstico.

El plano muestra el litoral entre el denominado mar de Pescaíto hasta la bahía de Gaira, mostrando los cerros de Taganga (norte) y los cerros de San Fernando (sur), donde se destacan playa Lipe en toda su extensión y Santo Cristo con sus curvas de nivel. Al norte se aprecian la salina y el trazado de los barrios Norte, Pescaíto y Olaya Herrera, que recién se consolidaban; al igual que el sector de el Pueblito. Revela

el trazado urbano del núcleo antiguo, donde señala algunos sitios con círculos de color rojo, que nos dan a entender el interés por registrar la infraestructura de servicios: tanques elevados de agua (*water tank*), las antenas del telégrafo inalámbrico (*radio towers*), monumentos y el faro.

Resalta en color negro los principales edificios asociados a la industria bananera y de servicios: los galpones del ferrocarril en los muelles, la casilla del Resguardo (*Hbr. Master Signal Sta.*), la nueva estación ferroviaria construida por Cornelissen & Salcedo en 1934 (*R. R. Station*), la aduana (*Customs*), monumento a Bastidas (*Monument*), balneario público (*Conspic Dome*), iglesia de San Francisco (*Spire*), mercado público (*Market*), P. O. (edificio que fue de la United Fruit Company), Catedral (*Cathedral*), las naves industriales en la zona administrativa del Prado Santa Marta (oficinas, comisariato y mantenimiento), la Harinera y la fábrica de Cigarrillos Gentleman, al pie de la vía férrea con calle 21. Como también los colegios de la Industrial y Liceo Celedón; el sector de la Urbanización Miramar, cerca a la desembocadura del río Manzanares, hacia los terrenos reservados del Prado Santa Marta, las vías asfaltadas y las torres de radio; y después del río Manzanares, los pabellones de sanidad y las ruinas del fuerte de San Fernando (*fort. San Fernando ruins*).



Santa Marta Bay
Anónimo, 1947.

Plan piloto de Santa Marta de 1956

Autores:

Fernando Martínez Sanabria y Jaime Ponce de León (arquitectos).

Creado / Publicado:

1956.

Escala gráfica:

1:30 000.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico elaborado en plumilla con tinta negra.

Notas:

Santa Marta.
Oficina del Plan de Regulador.
Martínez S. & Ponce de León, Ltda.,
(Arquitectos).

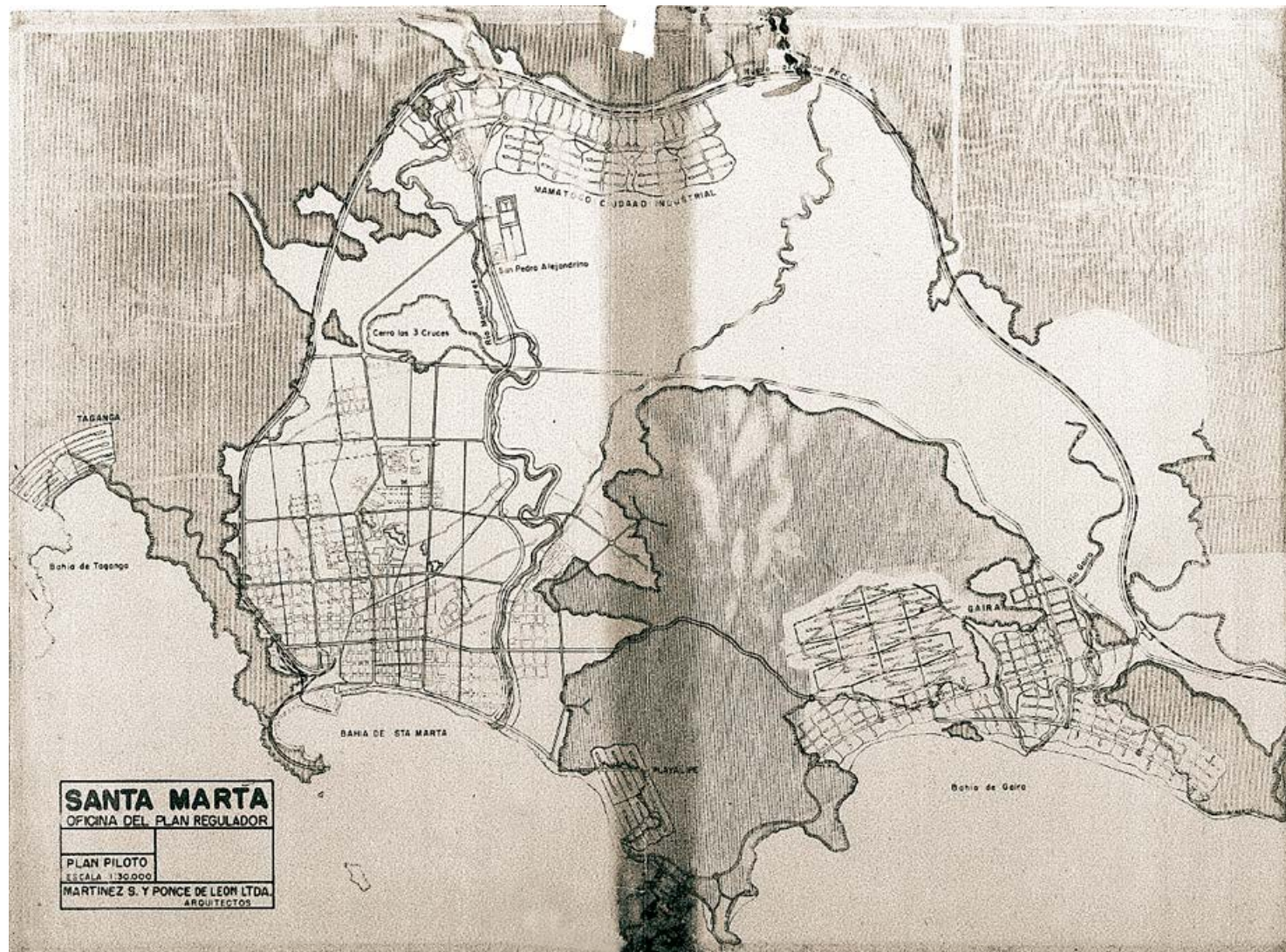
Archivo:

Colección privada del arquitecto Samuel Linero D.

El «Plan piloto» fue un laboratorio urbano planteado para organizar a Santa Marta en 1956, con miras a hacerles frente a la expansión portuaria y a la promisorio actividad turística, el cual fue impulsado por el gobernador, coronel Rafael Hernández Pardo, durante la dictadura militar de Gustavo Rojas Pinilla. El alcalde Alfredo Riascos Labarcés contrató la elaboración del proyecto con la firma bogotana de arquitectos a cargo de Fernando Martínez Sanabria y Jaime Ponce de León. Esta contemplaba las siguientes actuaciones urbanas: (1) Una nueva variante de la vía férrea hasta donde debería llegar el ferrocarril del Atlántico, determinando su entrada desde Pozos Colorados, por detrás de Mamatoco, y liberando la ciudad de la incómoda coexistencia del paso del tren que la dividía. (2) Un nuevo desarrollo urbano de la zona sur hacia los actuales predios del Batallón Córdova y playa Lipe. (3) La consolidación de la zona deportiva de la Villa Olímpica con buena accesibilidad vehicular. (4) El desarrollo del Rodadero de Gaira con una vía asfaltada sobre el cerro del Ziruma. (5) Una malla vial conformada por seis vías principales de norte-sur, cruzadas por otras cinco orientadas de este-oeste. De las vías horizontales (norte-sur), todas partían desde una vía vehicular paralela a la nueva variante del ferrocarril (actual vía alterna al puerto) y conectaban con otra paralela al río Manzanares (actual

avenida del Río). La primera arrancaba desde las terminales marítima y ferroviaria, y seguía por la avenida del Fundador (carrera 1ªC) hasta llegar a playa Lipe; la segunda conectaba la avenida Campo Serrano (carrera 5ª) con una nueva vía hacia el futuro el Rodadero; la tercera conectaba las dos vías extremas utilizando la actual avenida de los Estudiantes (carrera 12); la cuarta utilizaba la carrera 16 para empalmar ambos extremos y continuar al barrio María Eugenia; una quinta a través de la carrera 19; y una última pasaba al pie del cerro de las Tres Cruces, bordeando los cerros del sur hasta llegar al antiguo pueblo indígena de Gaira.

Por su parte, así dispusieron las cinco vías orientadas de este a oeste: (1) Una paralela a la variante del ferrocarril que llegaba al puerto marítimo y bordeaba los cerros de Taganga, terminando en Mamatoco (ciudad industrial). (2) La que va desde el playón, al pie del puerto, tomando rumbo por la calle 8 hasta conectar con la carrera 19. (3) La que conecta la vía paralela al litoral (avenida del Fundador o carrera 1ªC) por la avenida del Libertador hasta terminar en la Quinta de San Pedro Alejandrino. (4) La vía que va desde la avenida del Fundador hasta el cerro de las Tres Cruces. (5) Desde la vía paralela al litoral, corriendo paralela al río, pasando al pie de la Quinta de San Pedro Alejandrino hasta llegar a Mamatoco.



Plan piloto de Santa Marta de 1956
Fernando Martínez Sanabria y Jaime Ponce de León (arquitectos), 1956.

Plano de Santa Marta

Autor:

Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Creado / Publicado:

1963.

Escala gráfica:

1: 5000.

Descripción física:

Plano aerofotogramétrico litografiado.

Notas:

Proyección cartesiana al nivel del mar con origen en el vértice Gaira n.º 731 al que se asignaron coordenadas de Gauss con origen Bogotá, disminuidas en N=1 700 000 metros y E=950 000 metros.

La declinación magnética para 1963,0 en el punto denominado Gaira de latitud 11° 17' 20», 409 al oeste de Greenwich es de 0° 17' 1» al oeste. La variación anual es de +5' .8.

Archivo:

Archivo General de la Nación (AGN).
Bogotá D.C. (Colombia).
Sección Mapas y planos.
Mapoteca 2 Ref.: 125.

Plano que revela a Santa Marta en pleno crecimiento urbano, durante la época de transición de la economía bananera a la turística, cuando se construían algunas urbanizaciones impulsadas por el Instituto de Crédito Territorial y se preveía el traslado de la Compañía Frutera de Sevilla (United Fruit Company) al Urabá antioqueño. A saber, la ciudad se había comenzado a sacudir de su letargo con la administración gubernamental del coronel Rafael Hernández Pardo (1954-1957), ejecutor de grandes obras de infraestructura urbana y turística, al ser nombrado por el general Gustavo Rojas Pinilla, quien ejerció una dictadura militar en el país entre 1953 y 1957.

La cartografía revela datos interesantes como, por ejemplo, que aún permanecía dividida por la vía férrea, cuyos rieles serían levantados para construir la avenida del Ferrocarril en 1968, obra contemplada con motivo de los 450 años de la fundación de la ciudad, y cuando seguía en pie la segunda estación ferroviaria construida por Cornelissen & Salcedo en 1934. Por tanto, ya para esa fecha se habían ejecutado las dos etapas de expansión portuaria de 1953 y 1957, si bien no se había erradicado el barrio el Ancón y la ciudad mostraba sus primeras obras de infraestructura turística, como la hostería Punta de Betín. El sur aparece poco urbanizado y revela la Villa Deportiva Simón Bolívar, construida para los VI Juegos Atléti-

cos Nacionales de 1949; y cabe anotar que el lote de la iglesia Mayor, libre por más de casi siglo y medio, aparece ocupado por el edificio Nacional.

Sin duda, durante esta época, Santa Marta vivía un momento decisivo con vías a convertirse en una ciudad turística por excelencia, aunque no lo pudo concretar, a pesar de contar con un ordenamiento de su territorio consignado en el «Plan piloto» formulado durante la gobernación de Rafael Hernández Pardo que contemplaba una nueva zonificación para mejorar sus funciones; un plan vial jerarquizado; el redesarrollo urbano de la zona sur hacia los al ser nombrado predios del Batallón Córdova, los barrios de San Pablo y Manzanares; el desarrollo turístico en playa Lipe; y la consolidación de la zona deportiva de la Villa Olímpica que gozaba de buena accesibilidad vehicular. Además, el desarrollo de la Urbanización el Rodadero de Gaira, conectada con una nueva vía construida sobre el cerro del Ziruma, una variante reciente de la vía férrea donde debería terminar el ferrocarril del Atlántico, que contemplaban conectar con una incipiente zona industrial en Mamatoco para fortalecer el puerto marítimo. Y también eran evidentes otras actuaciones urbanas que propendían por fortalecer el turismo como actividad económica; entre ellas, la construcción de una vía paisajística que enlazara todas las playas del litoral samario.



Plano de Santa Marta
Instituto Geográfico
Agustín Codazzi, 1963.

Plano de Santa Marta, 2020

Autor:

Equipo Consultoría Geografía Urbana.
Tomado del Plan de Ordenamiento Territorial.
Santa Marta, 2020 – 2032.
Alcaldía de Santa Marta.
Distrito Turístico, Cultural e Histórico.

Creado / Publicado:
2020.

Escala gráfica:
indicada en barra.

Descripción física:
Plan de Ordenamiento Territorial.
Santa Marta 500.

Notas:

El plano contiene un cuadro de convenciones de vías terrestres y férreas, ríos, quebradas, municipios cercanos, etc., y una leyenda “Corredores estratégicos”. Gráfico elaborado con base de información de la Cámara de Comercio, 2018.

Archivo:

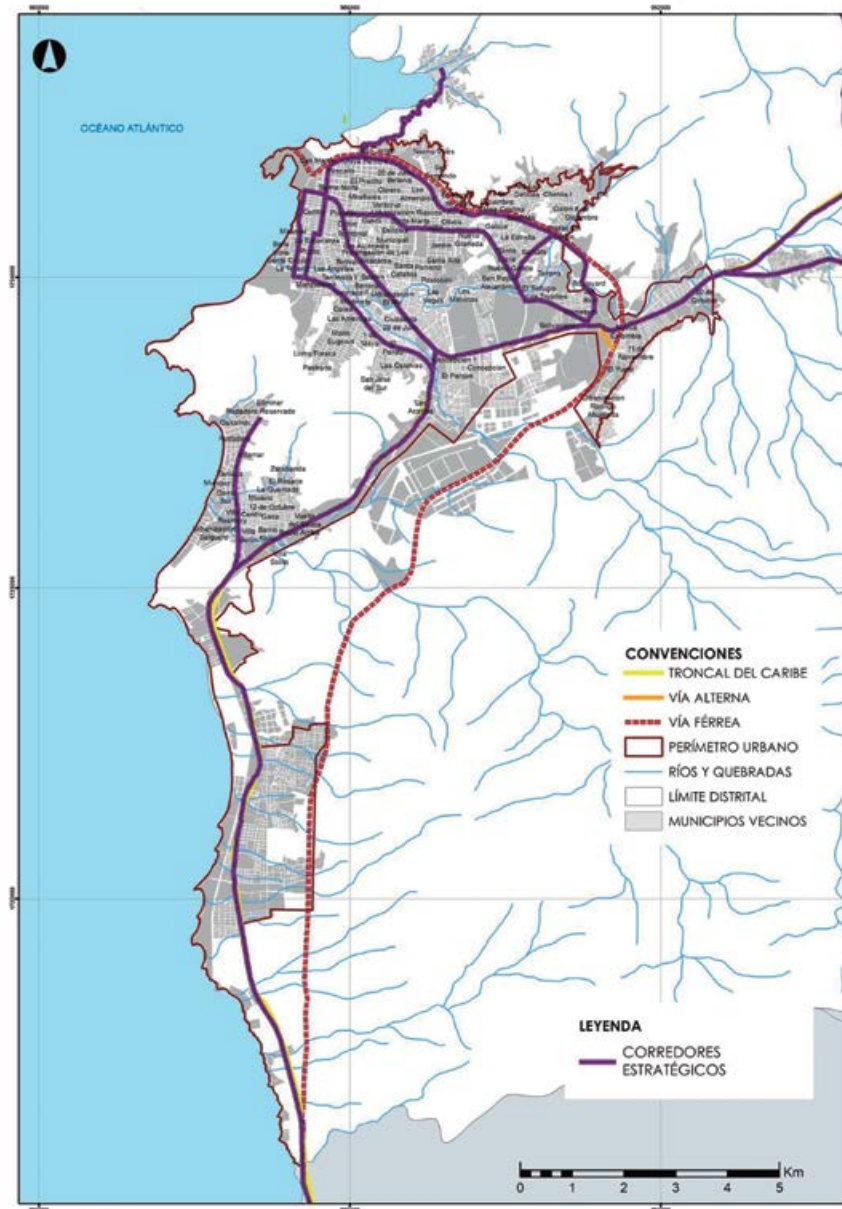
Alcaldía de Santa Marta.
Distrito Turístico, Cultural e Histórico.
Geografía Urbana.
Diagnóstico. Anexo dimensión social.
Plano de corredores estratégicos de Santa Marta.

La ciudad evolucionó a partir del viejo núcleo urbano donde se concentraron las actividades institucionales, comerciales, financieras y otros usos complementarios, que se combinaron con el residencial arraigado de antaño. El Plan Piloto de Santa Marta formulado en 1956, sirvió para zonificar la ciudad, desarrollar la Urbanización El Rodadero de Gaira, proyectar la nueva variante del ferrocarril, evitando de esta manera que la dividiera en dos partes y orientar la ciudad con dos actividades básicas ambas basadas con la materialización del ferrocarril del Atlántico inaugurado en 1961: la portuaria y la turística. Convirtiendo a Santa Marta en el único puerto del litoral Caribe con este servicio que además del transporte férreo de pasajeros y carga, beneficiaba para transportar el turismo nacional. Aparecen las primeras urbanizaciones planificadas por el Instituto de Crédito Territorial: El Libertador (1957), Rodrigo de Bastidas (1960), Los Almendros (1963), Ciudadela 29 de julio y El Pando (1975); siendo dividida administrativamente en comunas finalizando el siglo XX. No obstante, su crecimiento evidenciaría asentamientos subnormales por falta de control urbano, agravado con los desplazamientos a raíz del conflicto interno que vivió nuestro país a comienzos de este siglo y la reciente

inmigración de familias venezolanas a causa de la llegada del socialismo al poder.

El mejoramiento de la infraestructura portuaria y la conectividad vial con la construcción de la carretera Troncal del Oriente y la Troncal del Caribe, fue oportuna para que la Oficina del Plan Regulador definiera la ubicación de una zona industrial y se preparara para afrontar un mayor volumen de importación y exportación de productos. La década de los años setenta del siglo anterior, proyectó dieciséis (16) kilómetros paralelos al mar para un progresivo auge inmobiliario entre El Rodadero de Gaira y la Quebrada del Doctor; manifestando conurbación con el vecino municipio de Ciénaga, además de la aparición de nuevas invasiones.

El Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta “Jate Matuna” formulado en 2000, conforme a lo establecido por la ley 388 de 1997, fue actualizado por el equipo consultor GEOGRAFÍA URBANA en 2020, implementando el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias metas, programas, actuaciones y normas destinadas a orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo en función de objetivos económicos, sociales, urbanísticos y ambientales.



Plano de Santa Marta
Alcaldía de Santa Marta,
2020.

Capítulo 6

Cartografías de las utopías castrenses de la ciudad de Santa Marta

Con una cortadura de mar a mar de que forme el foso con su puente, y revellín de la parte exterior del foso, y dentro le incluyan almacenes de pólvora, pertrechos, y bastimentos, aljibe, alojamientos y garita, pues la porción que fortificare puede dejarse con bastante capacidad, aún para recoger los vecinos del pueblo que a él se retirasen en tiempos de invasión de la ciudad para guarecerle.

Sebastián Fernández de Gamboa

Proyecto de defensa, 1660

Las utopías castrenses —término derivado de la castrametación romana o del arte de disponer los campamentos militares— fueron los proyectos defensivos basados en frentes amurallados o recintos fortificados no realizados, principalmente por los costos y dificultades de su construcción en el terreno. El origen, evolución y tecnificación de fortificar una ciudad hacen parte de un arte que surge con el hombre y la sociedad a la que pertenece. Su nacimiento se remonta a las primeras manifestaciones de violencia y sometimiento, derivadas del instinto de conservación por crear un refugio inaccesible para sus enemigos. A lo largo de la historia, las distintas sociedades han levantado gruesas murallas que rodean sus ciudades; entre otras, Pingyao (China), Dubrovnik (Croacia), Jerusalén (Israel), York (Inglaterra), Quebec (Canadá), Tarudant (Marruecos), Mystras (Grecia), Fredrilstack (Noruega), Lucca (Italia), Bourtange (Holanda), Óbidos (Portugal), Carcassonne (Francia) y Ávila (España). Muchas aún se conservan intactas y han merecido ser declaradas Patrimonio Cultural de la Humanidad por parte de la

Unesco, pero otras han derribado sus segmentos para permitir la expansión urbana o planes de ensanches.

Como ciencia, la poliorcética abarca los tratados del arte concebido en atacar y defender las plazas fuertes, al tiempo que se ocupa de crear los sistemas defensivos empleados y condicionados a la realidad geográfica y política de los pueblos. Por su parte, el arte doctrina evidencia, la manera en que los débiles pueden resistir el ataque de los más fuertes. El término poliorcética se deriva de Demetrio I, rey de Macedonia, 300 años a. de C. llamado Poliorcetes (conquistador de ciudades). Además, a este personaje se le atribuye la utilización de castillos móviles de madera y se le considera, predecesor del famoso caballo de Troya, curioso señuelo producto del ingenio militar griego.

Asimismo, el lenguaje arquitectónico de las fortificaciones iba en paralelo a la evolución de las armas ofensivas. Por tanto, a comienzos de la Edad Moderna, la aplicación bélica de los poderes originados por el descubrimiento de la pólvora causó la más abismal metamorfosis artística y técnica-constructiva en las fortificaciones medievales. Los árabes construían las alcazabas, aparentes torres prismáticas, en lugares de tambores o cubos, mucho más resistentes y difíciles de asediar. Tanto las torres de flanqueo como las murallas eran altas, aireadas y elegantes, y se ubicaban en los ángulos que componían el perímetro cerrado por los muros anchos culminados con adarve y unidos por varias atalayas.

Por su parte, la influencia del gótico se hace presente en las fortalezas del Reino de Castilla —levantadas en los siglos XIII y XIV—, a través de esos de muros elevados

con rasgadoras para facilitar la aplicación de ventanales, hermosas arquerías y delicados maineles. De hecho, en la fortificación medieval, las altas murallas sufrirían una profunda transformación al incorporar la pólvora a las armas de guerra que trastocaron todos los conceptos del arte militar, dejando obsoletos los tratados de fortificación de dicha época en corto tiempo. Es decir, la muralla medieval alta y esbelta diseñada para evitar el escalamiento del enemigo en lo mayor posible y resistir los impactos de piedras, flechas y ballestas, ahora no cumple su objetivo, pues se manifiesta impotente ante los embates de la artillería que determinan su antifuncionalidad y obsolescencia, planteando un reto a los tratadistas militares del Medievo. Es así como determinan que la muralla pierda altura y gane en espesor, mientras que al mismo tiempo se inclina el talud para darle mayor estabilidad y ofrecer un plano oblicuo para amortiguar el impacto de la bala del cañón, denominándola en adelante como cortina.

Los pasos de ronda, pieza exterior, corrida y volada en lo alto de las murallas de los castillos cristianos desaparecen, trasladándose al interior tras los parapetos de las cortinas donde colocaban las piezas de artillería. El trazado se quiebra en forma poligonal para crear zonas resguardadas desde donde se protegían las zonas expuestas, lo que en definitiva habría de proporcionar la aparición del baluarte, fundamental en el sistema de fortificación moderna siempre abaluartada. Estos debían estar correlacionados para lograr un buen flanqueo. Y aquí aparece este sistema defensivo fundamentado en los tratados del arte militar de los siglos XVI, XVII y XVIII, y creado por las grandes escuelas

o academias donde se preparaban los ingenieros militares forjadores del sistema defensivo americano.

La transición para la modificación de los castillos medievales a partir de la incorporación de la pólvora durante el siglo XV finalizó en el primer cuarto del siguiente siglo, cuando se impuso el sistema de fortificación abaluartado que se mantuvo vigente, con algunas variaciones sustanciales, hasta el siglo XIX.

Entre las principales características estaba el emplazamiento de los «recintos fortificados» en sitios llanos para facilitar el abastecimiento de agua, alimentos y forrajes, así como evitar la posibilidad de que el enemigo batiere la plaza desde puntos altos. Los recintos fortificados se construyeron en formas geométricas, prefiriendo la pentagonal sobre otras, si bien el terreno sería el que finalmente dictase sus criterios. Se colocaban baluartes en los vértices del recinto para cruzar los fuegos de la defensa entre sí y con las cortinas, evitando así todo tipo de ángulos muertos. Las cortinas de las murallas disminuían su longitud para facilitar el cruce de los fuegos de la defensa, como también su altura para ofrecer menos perfil al fuego de la artillería. A su vez, el foso aumentaba su anchura y profundidad para dificultar el asalto de las tropas enemigas.

Los estrategas ubicaban las fortificaciones cubriendo unas con otras, tratando de correlacionar sus alcances bélicos y multiplicando sus ventajas. Idealizaron la fortificación bajo el siguiente principio: «Hallar la figura más conveniente a un recinto poligonal para que las partes más expuestas de su fortificación fuesen defendidas y flanqueadas por las menos expuestas a la acción de las

armas del sitiador, y que estas partes flanqueantes fuesen al mismo tiempo flanqueadas».

El tratadista Cristóbal de Rojas aconsejaba para ello el reconocimiento del sitio como aspecto fundamental para el emplazamiento de las fortificaciones. A saber, el arte de fortificar abarcaba diferentes obras. Dependiendo de su magnitud defensiva, el perímetro fortificado protegía a un importante núcleo humano: la ciudadela que hacía parte del recinto y el castillo, término heredado de las fortalezas medievales de figura casi siempre pentagonal. Ahora, cuando una fortaleza tenía hasta tres o cuatro baluartes se le denominaba fuerte; y con más de cuatro baluartes, se le nombraba castillo; y entre seis y ocho baluartes, recinto real. El recinto fortificado debía acoplarse a un espacio donde el arte de la arquitectura militar consiguiera una supremacía sobre el entorno. O había de adecuarse a un espacio geográfico destacado y para aumentar y mejorar su capacidad defensiva. Con frecuencia se acoplaba a una población con la intención de ofrecer la protección adecuada al ataque de un hipotético enemigo.

La defensa del extensísimo territorio americano consistió en fortificar las ciudades más importantes del litoral, rodeándolas con murallas y construyendo fortificaciones en lugares estratégicos para controlar el acceso a sus bahías y puertos. Las obras de defensa comenzaron poco después de la conquista; el monarca Felipe II hizo el primer plan ambicioso de fortificaciones en el que trabajaron ingenieros alemanes, italianos, flamencos y españoles, formados con las teorías de los tratadistas de fortificación y con la experiencia de las guerras de Ita-

lia y Flandes, como de otras campañas europeas donde adaptaron sus conocimientos y experiencias a los condicionamientos que retaba el mundo americano. En los cuatrocientos años que duró la colonización americana por parte de España, fundó cientos de ciudades desde el norte de California hasta la Tierra del Fuego. Muchas de estas ciudades tuvieron que ser fortificadas para defenderlas de los ataques de las flotas inglesas, francesas y holandesas, además del continuo acoso de los corsarios a sus costas en busca de fáciles botines.

Las primeras ciudades en la América española se habían fundado abiertas y en contacto con su medio físico. Durante el siglo XVII se consolidaron las construcciones defensivas, pero finalizando esa centuria, los tratadistas del arte militar Sébastien Le Prestre (marqués de Vauban) y Menno van Coehoorn habían llevado al extremo el diseño de este tipo de fortificaciones con recintos fortificados de figura pentagonal, plagados de bastiones, revellines, reductos y fosos; todos ellos con dos puertas: la principal y otra de socorro.

Las reglas militares convertidas en máximas por su aplicación en el arte de la fortificación componen un mosaico sobre el que se asienta la ciencia de los ingenieros militares de la época, conocida como fortificación moderna permanente abaluartada. Estas máximas o preceptos técnico-militares se aplicaron al sistema defensivo americano por casi ciento cincuenta años, desde el siglo XVII hasta la primera mitad del siglo XVIII. Estas normas abarcan el periodo barroco de la fortificación abaluartada, de manera especial con la llamada nueva escuela de

fortificación barroca italiana, en la que se destacan tratadistas como Donato Rosetti y Gabriello Busca. He aquí algunas de estas máximas metodizadas en el arte militar:

Máxima iv

Que la cortina sea de quatrocientos á quinientos pies, pasando de 600, porque causará los defectos dichos en la media gola pequeña, porque un defecto causa otro; ni ha de ser menor de 300, porque siéndolo no estará bien defendida por su medianía, que es adonde se suelen colocar las Puertas; y por haverlas de defender será necesario sacar la mitad del cuerpo fuera del Parapeto, lo que es peligroso para la mampostería del Enemigo, y en fin tendrá el defecto de la media gola grande.

Máxima v

Que la cara del Baluarte sea de 300 á 360 pies ó la cantidad de los dos tercios de la cortina, porque siendo mayor de lo dicho, causará muchos defectos, teniendo mas corta para hazerla, y habiendo menester mas gente para defenderla, y siendo la parte por donde ordinariamente se ataca una Plaça: es mas fuerte siendo pequeña, porque no tendrá tanta frente en que abrir brecha el Enemigo; ni tampoco há de ser pequeña que le falte capacidad para hazer cortaduras en el Baluarte, la mas común es de 300 pies.

Máxima vii

Que el foso sea la grandeza del flanco ó de 100 á 120 pies. Si se hiciere mucho mas ancho por lo apartado que estarán la contraescarpa y estrada en cubierta del flanco opuesto, no estarán bien defendidos y el Enemigo podrá con mas facilidad alojar su Artillería sobre la Explanada, desde donde se abrirá la brecha; y siendo grande no puede

ser profundo, porque no habrá donde echar la tierra, y no siendo el foso profundo con las ruinas de las murallas, y alguna faxina se cegará luego. Por lo contrario se ha de procurar que no sea estrecho, porque corre peligro de ser pasado con un puente artificial en la noche oscura.

Máxima x

Que la explanada tenga de 60 á 100 pies.

Máxima xv

Que la Fortificación Irregular se aproxime quanto fuere posible á la Regular.

La traza de un recinto fortificado era la pentagonal regular, ideal para ser utilizada en las villas europeas, determinando no solo el aspecto de plaza inexpugnable, sino su vida urbana y su expansión, que incidiría en la cultura del vecindario. Existen ejemplos reales, como Lille (Francia), Ciudadela de Bourtange (Holanda), Pamplona y Jaca (España); algunas están completas, pero sin conservar sus edificios originales.

En el siglo XVIII, con el ascenso al trono de la nueva dinastía borbónica, fue cuando se realizaron las fortificaciones más efectivas, consecuente al mayor desafío para la monarquía española en proteger sus principales puertos, pilares del sólido andamiaje comercial español; por ello, esta labor continuó con más ímpetu en dicha centuria. Estos fueron los casos de Santo Domingo (República Dominicana), La Habana (Cuba), San Juan (Puerto Rico), Veracruz y Campeche (México), Cartagena de Indias

(Colombia), Ciudad de Panamá (Panamá), Callao y Lima (Perú), Trujillo y Caracas (Venezuela); si bien, por la variada topografía, ninguno de los modelos construidos en territorio americano tuvo una figura regular o perfecta.

La seguridad del puerto de Santa Marta y la posibilidad de que cayera en manos del enemigo fue motivo de preocupación para algunos gobernadores y funcionarios al servicio de la Corona española. Desde la interesante propuesta del capitán Sebastián Fernández de Gamboa en el siglo XVII —posterior al cruento asalto y destrucción por parte del vicealmirante inglés William Goodson— hasta los ilusorios proyectos de proteger la población con un recinto fortificado en el siglo XVIII, pensados por cartógrafos franceses en sus talleres parisinos, fueron las iniciativas para convertir a Santa Marta en una plaza inexpugnable. Así, obras magnificentes y suntuosas surgieron como una alternativa efectiva para los puertos americanos, pero resultaban demasiado costosas para aquellas poblaciones que no le reportaban mayores ingresos a la Real Hacienda, como era el caso de esta ciudad.

Entre estos proyectos, tenemos el del capitán Sebastián Fernández de Gamboa, quien opinaba que era preferible la construcción de una fortificación más reglada, conforme a los nuevos tiempos, revelada en los memoriales fechados en 1659 y reiterados en 1660. Además, complementaba esta propuesta con otras medidas: la reconstrucción de la ciudad, un nuevo sistema de fortificación abaluartada, la construcción de un astillero en Yagua, la normalización de medidas y la obtención de maderas para la construcción de navíos. El proyecto nunca fue tenido en cuenta por el

rey Felipe IV, y después fue remitido por la viuda Mariana de Austria al Consejo de Indias en 1665, que lo rechaza definitivamente. Gracias a la labor del obispo Francisco de la Trinidad y Arrieta, la ciudad por fin comienza a reconstruirse y consolidarse a partir de 1662.

La llegada de los Borbón para liderar la política española en el siglo XVIII facilitó una alianza política y cultural con la monarquía francesa por los vínculos de sangre, amparada en los «pactos de familia» y expresada en la transferencia de todo el bagaje cultural francés a España, y de allí a los territorios de ultramar. Fue en esta época cuando se consideraron los proyectos que pretendían convertir a la ciudad de Santa Marta en un recinto fortificado, como los elaborados por Jacques-Nicolas Bellin y por Berquin, Bouchard ingénieurs, que finalmente quedaron en el papel, pero que ayudaron en la aplicación de las máximas de la fortificación moderna permanente abaluartada. Basados en una traza pentagonal con cinco

baluartes pentagonales esquineros, unidos con frentes de murallas que cerrarían los frentes abrigando la ciudad, rodeados de un foso húmedo y revellines, cuya defensa se apoyaría con los fuertes de la playa: San Juan de las Matas y San Vicente.

De haberse materializado alguno de estos proyectos, la ciudad tendría un perfil castrense de su centro histórico similar al de Cartagena de Indias o de otros puertos del mar Caribe, pero decisiones políticas y económicas frustraron su aspiración de convertirse en plaza de guerra. Dichas propuestas nunca fueron atendidas por la Corona española, por las mismas razones geopolíticas que afectaron su evolución urbana y la postraron por más de doscientos cincuenta años. Hoy nos quedan estas hermosas cartografías que testimonian aquellas intenciones utópicas, portadoras de las quimeras urbanas más importantes que se han planteado a lo largo de sus cinco siglos de historia.



Cartografía que muestra la forma del puerto y sus alrededores

Autor:

Sebastián Fernández de Gamboa (capitán de infantería).

Creado / Publicado:
1660.

Escala gráfica:
Indeterminada.

Descripción física:
Manuscrito cartográfico en aguada de colores y plumilla.

Notas:

Contiene el siguiente texto: «desde la letra B que esta en la boca del rio asta la punta de tierra de la entrada de la darsena a que llaman la Caldera donde esta la letra A. ay de distancia de Marina 4.500 pies. y desde el Rio asta el seno de la Caldera por la parte interior de la Marina linea recta 3.100 pies que se fortifican y cubren con los cinco baluartes planos como se demuestra sin dejar Marina desocupada. La fortificacion de la punta del Morro de la Vijia se deve formar donde estaba la letra C en el circulo que se demuestra con dos angulos o baluartes, en el puesto de la Vijia que es en la eminencia del Zerro donde esta la letra D se deve arrasar como

lo demuestra la linea que la corta para formar plano y fortificassion con su foso, puente y revellín».

Las letras señalan así las brazas del fondo del puerto:

- A. Entrada de la darzena o Caldera.
- B. La Voca del Rio que esta dentro del Puerto.
- A.B. Marina del puerto.
- C. Sitio donde sea de formar fortificacion en el Morro.
- D. Vijia donde sea de arrazar y hazer fortificacion.
- E. Voca del rio gaira.
- F. Sitio donde era la Yglesia mayor.
- G. Donde era Santo Domingo.
- H. Donde era San Francisco.
- Y. Cassa Obispal.
- J. Fozo de los Baluartes.
- M. Baluartes planos.
- N. Zitio donde seria mejor pasar la Ciud.
- O. Reducto de San Vizente que demolió el enemigo.
- P. Reducto de San Juan que demolió el enemigo.
- Q. Zitio de la casa de los gobernadores.

Archivo:

Archivo General de Indias (AGI).
Sevilla (España).
Catálogo de Mapas y Planos.
Signatura Panamá 79.

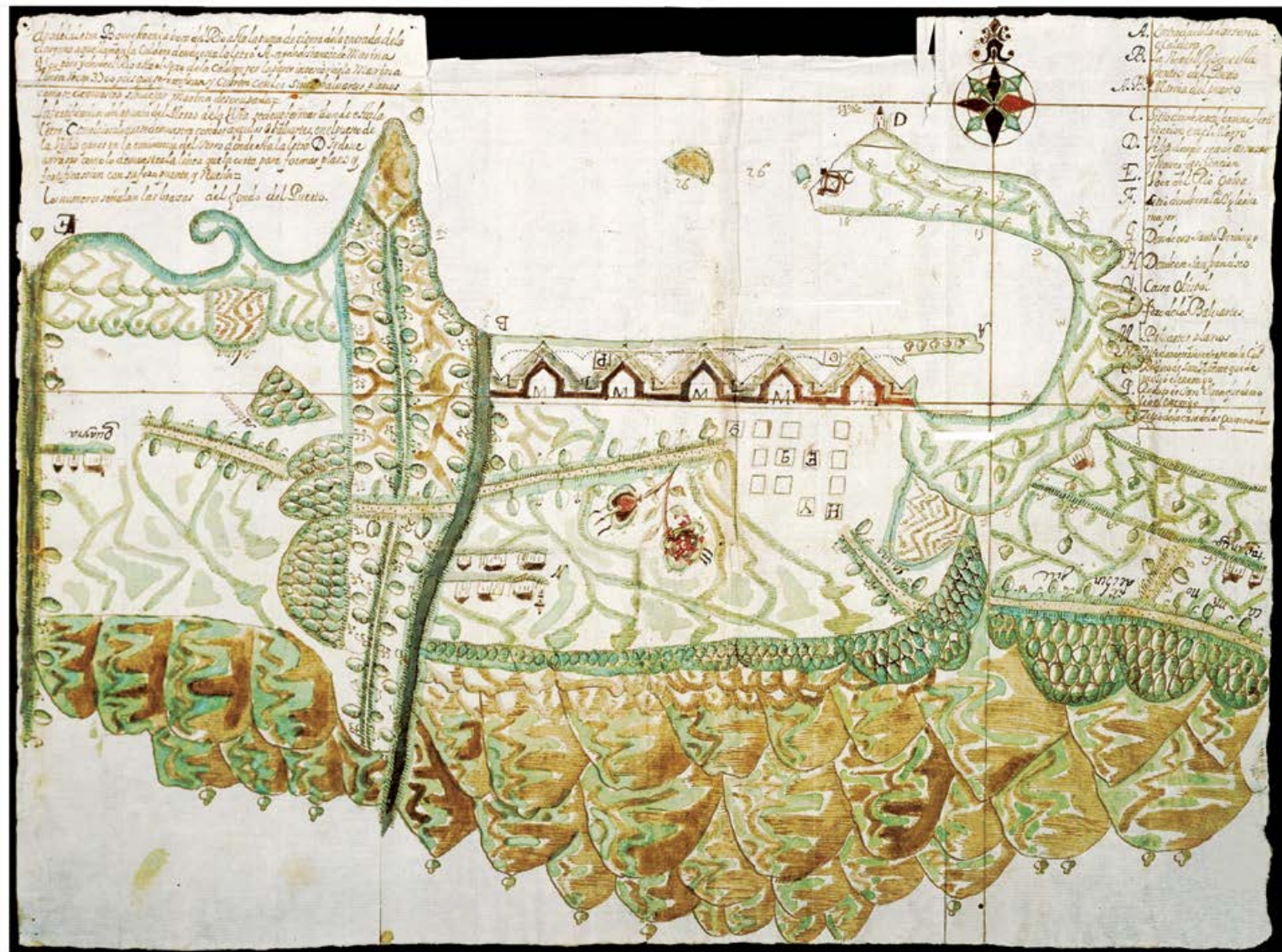
El vicealmirante inglés William Goodson saquea e incendia la ciudad de Santa Marta en 1655, hecho que genera una fuerte emigración. Cinco años después, el capitán de infantería Sebastián Fernández de Gamboa elabora un proyecto titulado «La reedificación y fortificación del puerto y ciudad de Santa Marta», que básicamente es un plan de defensa, esquemático en un escueto plano a mano alzada donde demuestra su deplorable estado. A su vez, señala los edificios arrasados, indica los principales caminos a Gaira, Taganga y Concha, expresa los accidentes geográficos y la Sierra Nevada de Santa Marta de manera desproporcionada y plasma su propuesta.

Propone levantar una línea de fortificación o frente de defensa de aproximadamente en 1300 metros de playa, entre la desembocadura del río Manzanares y la caldera hacia el norte, basado en cinco baluartes con foso húmedo, cuyo objetivo era abrigar al vecindario en caso de un asalto a la ciudad, descartando por completo el sistema anterior fundamentado en las obsoletas fortalezas de la playa: fuertes de San Vicente y San Juan

de las Matas; planteamiento desproporcionado por las distancias.

Destaca el foso de los baluartes alimentado con las aguas del río Manzanares, proponiendo realizar una «cortadura de mar a mar» para construirlo. También un revellín en la parte exterior y en su interior distribuye los almacenes para pólvora, pertrechos y víveres; aljibe, alojamientos para la guarnición; garitas y la protección de la población en caso de ataque. Fernández de Gamboa era partidario de edificar en la punta de Betín, una fortificación a manera de reducidos con dos baluartes, arrasando la torre del Veladero. Esta impediría la entrada entre el Morro y el Morrito, en el sitio donde el ingeniero militar Juan Betín construyera una explanada artillada tres años después.

De haberse construido el frente abaluartado, Santa Marta tendría el perfil castrense de otras ciudades fortificadas del Caribe, como La Habana, San Juan y Cartagena de Indias. Como hecho urbano novedoso, propone el traslado de la ciudad; a la margen derecha del río Manzanares, terrenos que hoy ocupa el barrio Taminaca.



Planta que demuestra la forma del puerto, su surgidero y terreno que la circunda con los sitios donde estaban fabricadas las dos fortificaciones de San Juan y San Vicente que el enemigo demolió...
Sebastián Fernández de Gamboa (capitán de infantería), 1660.

Plano de Santa Marta

Autor:

Berquin, Bouchard ingénieurs.

Creado / Publicado:

No tiene fecha, pero, por la anotación de la muralla construida por gobernador Diego de Peredo en 1701, podemos ubicarla en la primera década del siglo XVIII; probablemente en 1702.

Escala gráfica:

De 1000 toises para la ciudad. De 300 toises para el recinto fortificado. De 30 toises para los reductos de San Vicente y San Juan de las Matas.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico en aguada de colores y plumilla. El plano presenta cuatro cuadros internos. El primero con el título: «PLAN DE S.te MARTHE» y las convenciones de los hitos más importantes. El segundo detalla el fuerte San Vicente, el tercero detalla el fuerte San Juan de las Matas y el último detalla el recinto fortificado, con unas escalas que permiten apreciarlo mejor.

Notas:

A. Reducto de San Juan, fuerte mal situado y poco valor.
B. Reducto de San Vicente donde quedan pocas cosas a excepción del parapeto (C), construido por el gobernador Peredo.

D. Sitio donde los barcos pueden ser reparados.

E. Tres cuerpos de guardias sobre partes altas.

F. Proyecto de un sitio necesario de construir para la defensa del puerto, y como refugio de los habitantes, que viven expandiéndose en la llanura (G), los cuales todos los días están en riesgo de ser asaltados por los filibusteros y otros enemigos.

H. Proyecto de un reducto por hacer para defender la costa, que no está a la vista de la plaza.

I. Batería a hacer para defender la entrada al puerto.

L. Montículos de tierra o trincheras por hacer para impedir la comunicación a los que quieran acercarse a desembarcar en el puerto. Dentro del plano en la actual ensenada llamada playa Blanca dice textualmente: «Buen sitio para amarrar grandes embarcaciones».

Archivo:

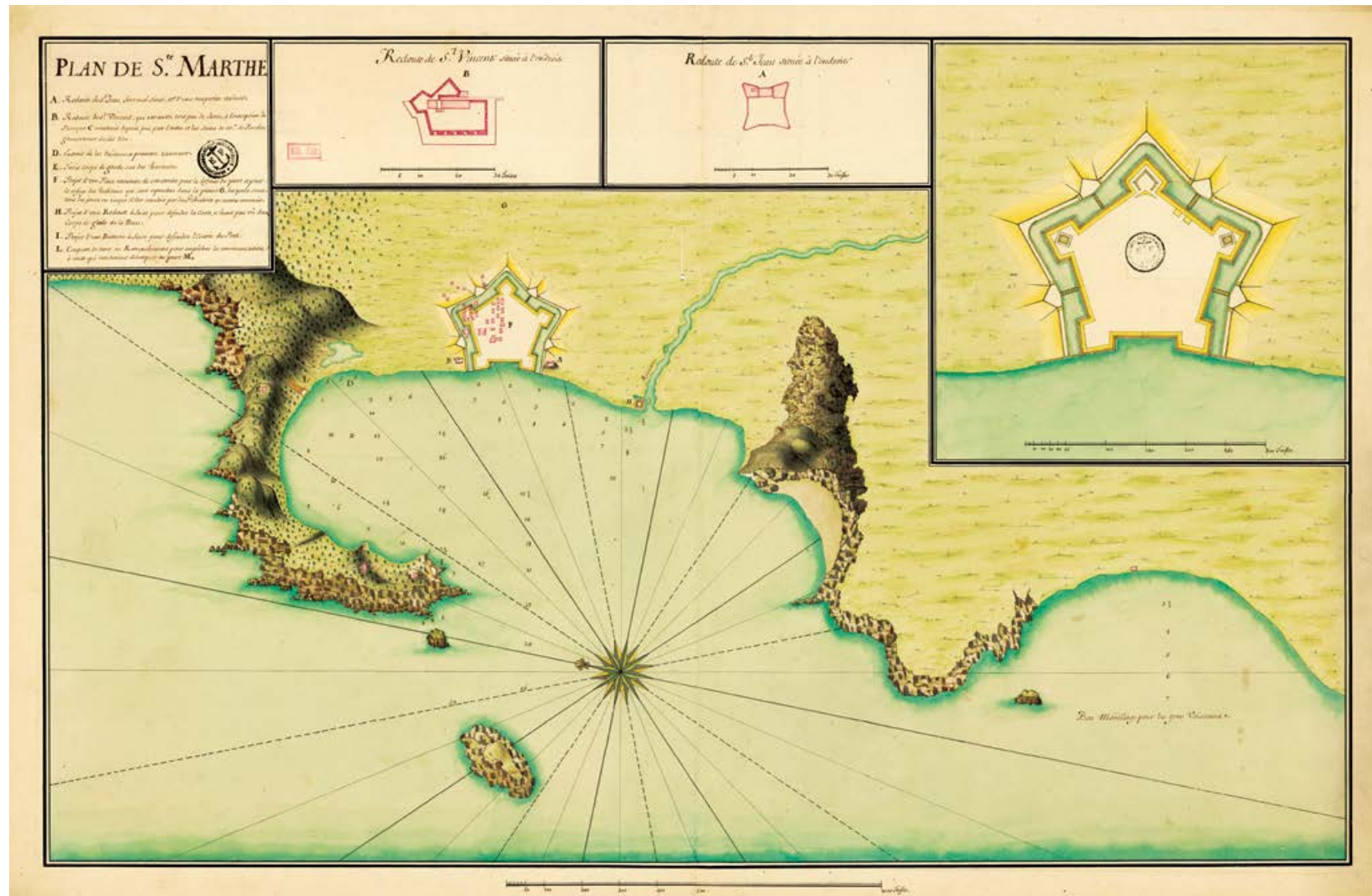
Bibliothèque nationale de France (BnF).
París (Francia).
Departamento de Cartas y Planos.
Archivos de Cartas, Planos y Diarios de la Marina.
GE SH 18 PF 161 DIV 7 P 7/1.
Mapas y planos de Gallica.

La cartografía fue elaborada entre 1701 y 1719, lo cual se deduce por la referencia de las obras realizadas al fuerte de San Vicente por el gobernador Diego de Peredo y Salcedo en 1701 y porque no aparece el fuerte de San Antonio, construido en 1719. Mantenía los fuertes de San Juan de las Matas y San Vicente como flanqueo de cortinas de casi 300 metros, precedido de glacis, camino cubierto y foso. El detalle del recinto fortificado (F), «necesario de construir para la defensa del puerto, y como refugio de los habitantes, que viven expandiéndose en la llanura (G), los cuales todos los días están en riesgo de ser asaltados por los filibusteros y otros enemigos», revela el pentágono con dos baluartes orientados hacia el mar, rodeado de un foso húmedo que utiliza sus aguas, represándola con dos esclusas. Tres baluartes se orientan hacia el llano, reforzado con cuatro revellines y cuatro puentes de madera los comunican con la plaza.

Presenta en cuadros independientes las fortificaciones de la playa, erróneamente denominados reductos. Al fuerte de San Juan de las Matas (A), lo señala como «mal situado y poco valor», con la traza del hábito de la encomienda de San Juan, tal como

lo construyó Juan Guiral Belón en 1602. El fuerte de San Vicente (B), «donde quedan pocas cosas a excepción del parapeto (C), construido por el gobernador Peredo», con la punta de San Sebastián para defender sus espaldas, obra de Vicente Sebastián Maestre de 1670 y el bonete de Ignacio Espinosa de 1680. La batimetría revela el calado natural en toda la bahía, la ruta para entrar al puerto y el «sitio donde los barcos pueden ser reparados» (D). En el brazo pétreo señala «tres cuerpos de guardias sobre partes altas» (E).

La antigua explanada construida por Juan Betín propone convertirla en una batería semicircular con parapeto atronerao para defender la entrada al puerto (I). Para impedir la entrada a la bahía o «defender la costa que no está a la vista de la plaza» plantea un reducto cuadrado en la desembocadura del río Manzanares (H). Hacia el sitio por donde ingresó el enemigo de las abras en 1679, señala la construcción de montículos de tierra o trincheras (L), impidiendo la comunicación a los que quieran acercarse a desembarcar en el puerto. La actual ensenada playa Blanca, la señala como «buen sitio para amarrar grandes embarcaciones».



Plan de Ste. Marthe
Berquin, Bouchard ingénieurs, primera década del siglo XVIII.

Plano del puerto, ciudad y fortificaciones de Santa Marta

Autor:

Jacques-Nicolas Bellin (geógrafo y cartógrafo).

Creado / Publicado:

1745.

Escala gráfica:

De 20 toises para los planos de los reducos de San Vicente y San Juan de las Matas. De 600 toises para el plano urbano.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico en aguada de colores y plumilla. Tamaño indeterminado.

Presenta el título del plano en un cuadro en el ángulo superior derecho con su explicación: «PLAN DU PORT BOURG ET FORTS DE SAINTE MARTHE. Avec le Dessein d'une Ville projetée par les Espagnols» (Plano del puerto, ciudad y fortificaciones de Santa Marta. Con el diseño de una ciudad planificada por los españoles).

Notas:

Explicación:

A. Reducto o fuerte de San Vicente que

se encuentra en buen estado. Posee 15 piezas de cañón.

B. Reducto de San Juan muy mal situado y de poca defensa.

C. El pueblo de Santa Marta.

D. La principal iglesia que es la casa parroquial.

E. Río donde se recoge el agua, el mejor del lugar.

F. Cuerpo de guardia en lo alto.

G. Batería proyectada para defender la entrada al puerto.

H. Reducción o recorte proyectado.

J. Lugar donde se puede hacer carena.

K. Pequeña bahía a las afueras del puerto donde pueden bajar fácilmente.

Archivo:

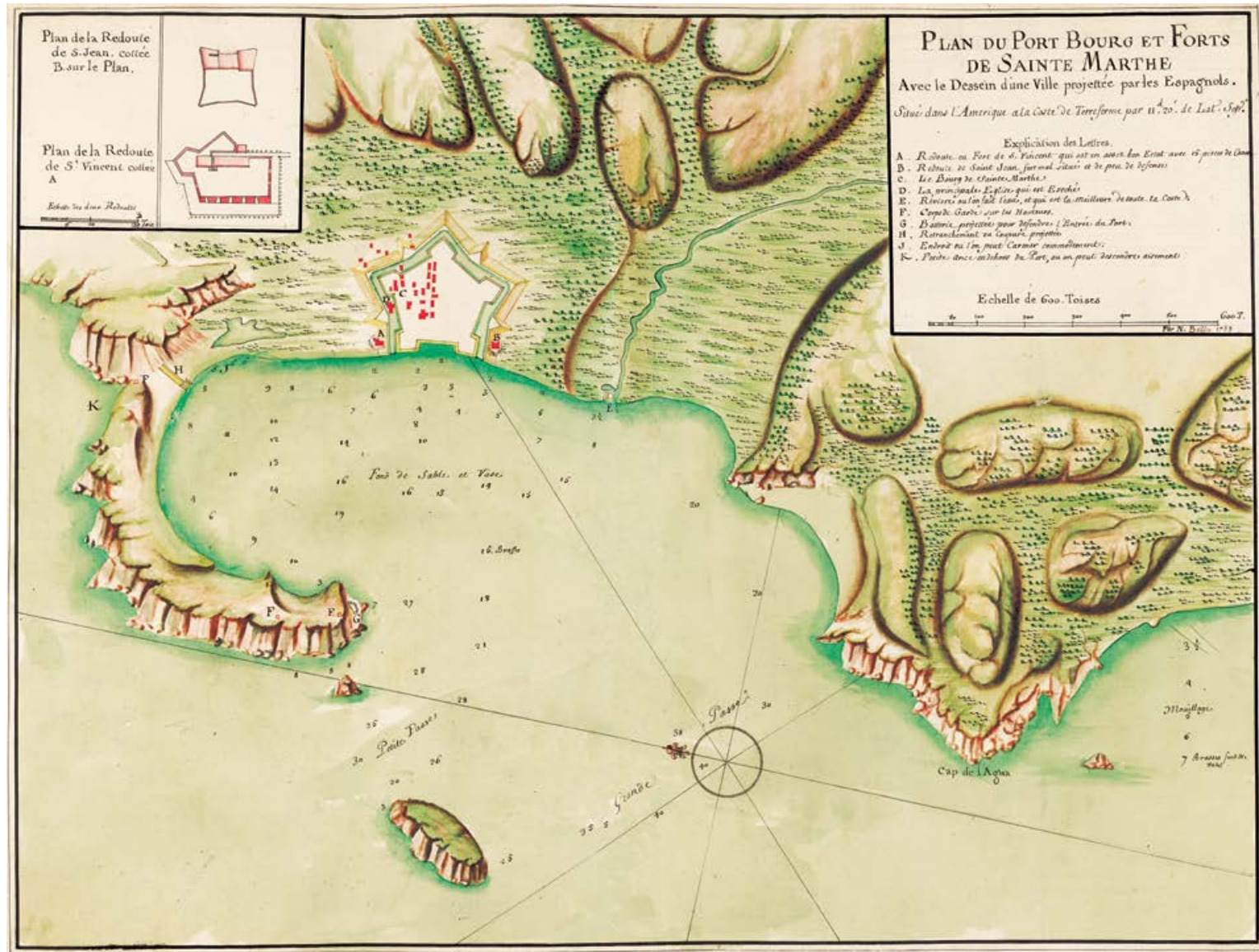
Biblioteca del Congreso. Washington (Estados Unidos). Geografía y División de Mapas. Número de Control 2003623376.

Al mismo tiempo, en los talleres parisinos se reproducían cartografías con propuestas defensivas que resultaban utópicas, dada la poca importancia de este puerto para España, basadas en planos de comienzos de esa centuria. Es el caso de las realizadas por Jacques-Nicolas Bellin en los años 1745 y 1764, quien, para la presente, utilizó la dibujada por Berquin, Bouchard ingénieurs en la primera década de esa centuria. Hace parte de un atlas compuesto por mapas de América del Norte, América del Sur e islas adyacentes, de los cuales ocho están firmados por Bellin.

El plano original está elaborado pulcramente a diferencia del presente, cuya expresión artística es inferior. Revela las últimas estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta, específicamente en el litoral rocoso de manera acantilada en algunos sitios y errando en la ubicación del hemicyclo pétreo, demasiado próximo al litoral, desapareciendo gran parte de la explanada o llano. Corresponde a una propuesta de construir un recinto fortificado de figura regular y pentagonal, con baluartes en cada uno de sus ángulos para proteger la pequeña población de Santa Marta, ya planteada en la cartografía original.

No referencia los fuertes de San Antonio y San Fernando, edificados años después de levantado el plano base, lo que nos hace suponer que nunca estuvo en esta ciudad.

En el ángulo superior izquierdo hay un detalle de las fortificaciones de la playa, construidas en el siglo anterior por los gobernadores en apoyo de sus vecinos. Por ejemplo, el fuerte de San Juan de las Matas fue construido por Juan Guiral Belón en 1602, que traza con la figura del «hábito de la encomienda de San Juan». El fuerte de San Vicente, levantado por Vicente de los Reyes Villalobos en 1644, inicialmente como una plataforma con parapeto atronerado. Veinte años después, Salvador Barranco edifica un cuartel para diez soldados y prolonga sus murallas ampliando la plaza de armas. En 1670, Vicente Sebastián Maestre le adiciona una punta de diamante denominada «punta de San Sebastián» para tres cañones y con el fin de defender las espaldas del fuerte; una década después, Ignacio Espinosa le agrega un bonete de traza de medialuna para dos cañones, facilitando la comunicación con la plaza de armas y la punta de diamante. Más tarde, José Mozo de la Torre le levanta una punta de diamante en 1712.



Plan de Port Bourg et Forts de Sainte Marthe
Jacques-Nicolas Bellin (geógrafo y cartógrafo), 1745.

Plano del puerto de Santa Marta en la América Meridional

Autor:

Jacques-Nicolas Bellin (geógrafo y cartógrafo).

Creado / Publicado:

1764.

Escala gráfica:

De 500 toises.

Descripción física:

Manuscrito cartográfico con formato de papel de 22 x 17 cm, elaborado con plumilla de tinta negra.

Contiene un adorno con el título de la cartografía: «PLAN DU PORT DE S.te MARTHE dans l' Amerique Meriodionale». Y más abajo la escala utilizada.

Notas:

Precisa la toponimia más importante.

Archivo:

Petit Atlas Maritime Recueil de M. Le Duc de Choisel, Colonel des Suisses et Grisons Ministre de la Guerre et de la Marine.

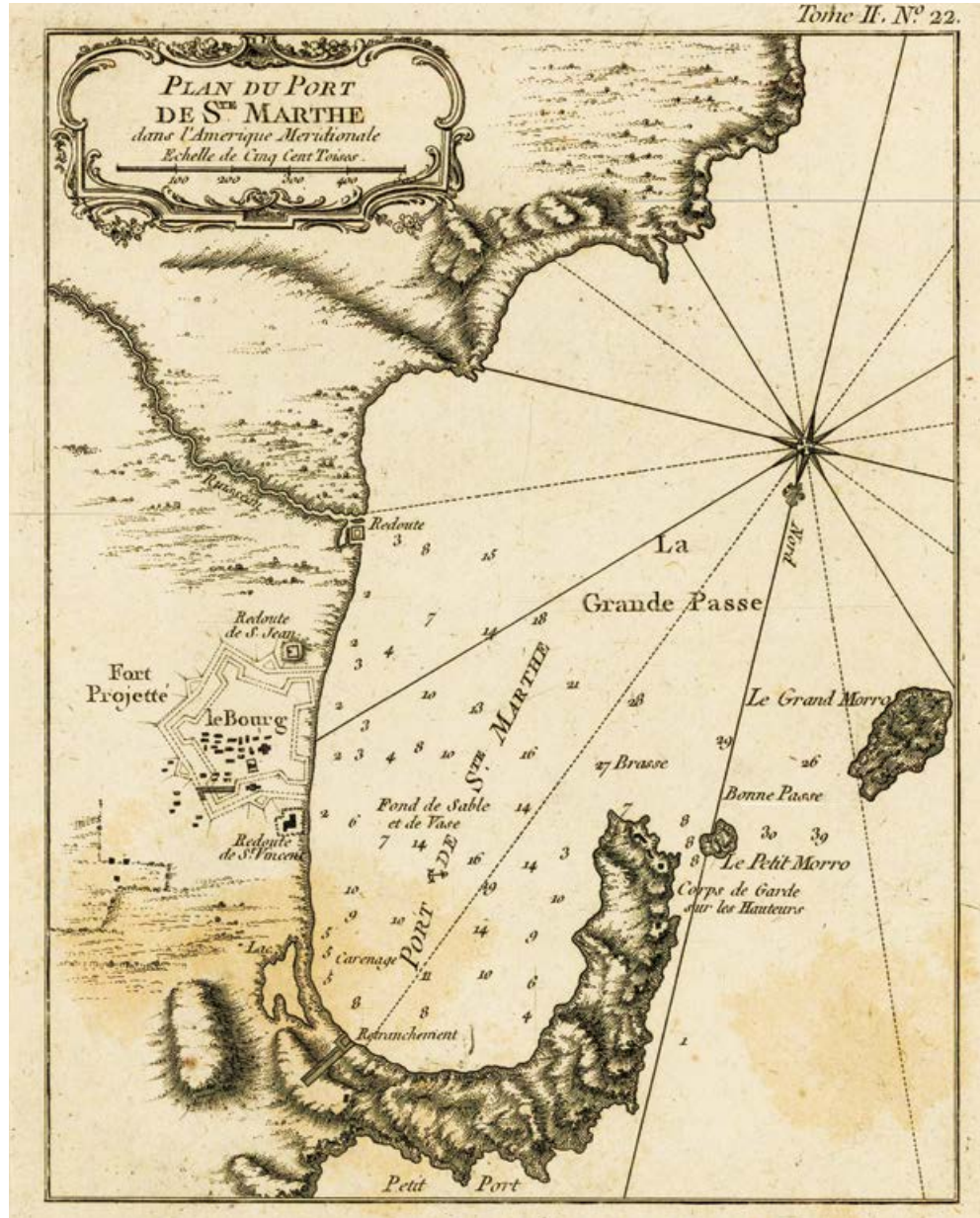
Otra cartografía del francés Jacques-Nicolas Bellin, quien estuvo por más de cincuenta años al servicio de la marina francesa como «Primer Ingeniero Hidrográfico y Cartógrafo del Rey». Fue el autor de esta propuesta de recinto fortificado para Santa Marta, delineada en su taller parisino y apoyada por la información cartográfica que reposaba de esta ciudad en sus archivos. Se publicó en el segundo tomo de *Le Petit Atlas Maritime Recueil et Plans des Quatre Parties du Monde* en 1764.

La figura regular pentagonal abaluartada a manera de los recintos fortificados europeos aparece señalada como «fortificación proyectada», dibujada con líneas interrumpidas a manera de proyección, emplazadas sobre los quinientos metros que separaban los fuertes de San Juan de las Matas y de San Vicente, dejando algunos inmuebles por fuera del recinto. La imponente traza de cinco lados es rematada en cada uno de sus ángulos con un baluarte, respaldando la proximidad de la plaza con un foso húmedo que utiliza el agua del mar y revellines adelantados en las cortinas para apoyar el flanqueo, excepto el orientado hacia el mar.

La ciudad aparece diseminada en dos calles con sentido este-oeste, que podrían ser la calle de la Iglesia Mayor y la calle de la Cárcel, destacándose en el conjunto una edificación en forma de cruz,

cuya ubicación correspondería a la iglesia Mayor, deteriorada por los temblores de mediados del siglo en cuestión. Conserva para la defensa de la playa los fuertes de San Juan de las Matas y de San Vicente, localizados fuera del recinto, señalados como «reductos». El fuerte de San Fernando, denominado también como reducto, aparece mal ubicado antes de la desembocadura del río Manzanares, cuando en realidad estaba en la punta del Cuerno, al pie del cerro de la Pedrera. Sobre el final de la entrada rocosa, ubica la abandonada explanada de Betín y los cuerpos de guardias en lo alto del cerro para vigilar la presencia de las naves enemigas que transitaban por este litoral.

La bahía está mal dibujada, especialmente su litoral en la zona comprendida entre el río y punta de Gaira, lo mismo la topografía de los cerros circundantes al norte y sur, al igual que la isla del Morro y el Morrito, cuyas entradas señala como «gran paso» y «buen paso». Hacia el norte, junto a la caldera figura la salina y algunos límites de los sembrados. Además, el plano registra la batimetría de la bahía en brazas y resalta el fondo arenoso, el sitio para carenar o reparar los cascos de las embarcaciones, como también el amarradero de naves, y señala un pequeño puerto en el actualmente llamado «mar de Pescaíto».



Plan de Port de Ste. Marthe dans
l'Amérique Meridionale
Jacques-Nicolas Bellin (geógrafo y
cartógrafo), 1764.

Capítulo 7

El puerto de Santa Marta: la razón de ser de la ciudad

El puerto de Santa Marta es uno de los buenos y seguros y mas necesarios de sustentarse de cuantos hay en toda la costa de Tierra Firme. Porque todos los navios que de España y de las islas van a Nombre de Dios tienen forzosa necesidad de hacer escala en él.

Jerónimo Aguado, 1556

El puerto de Santa Marta y su papel en la conquista española

La historia de Santa Marta se registra en la primera página de la memoria de América del Sur, que se inicia cuando en 1499 Alonso de Ojeda descubre agrupado en tan solo 150 kilómetros del litoral del Caribe colombiano. En primer lugar, la Sierra Nevada de Santa Marta⁵³, la montaña litoral más alta del mundo en la zona tropical y cuyos picos nevados orientarían a los navegantes europeos como un faro natural, anunciándoles su proximidad al Reino de Tierra Firme. Allí, sus estribaciones se sumergen en el mar Caribe formando una cadena de hermosas bahías donde, en una de ellas, Rodrigo de Bastidas fundaría la ciudad de Santa Marta.

El puerto de Santa Marta fue valorado como el mejor de esta costa por los primeros navegantes que recorrieron el litoral gracias a su calado natural de aguas profundas, propicio para grandes embarcaciones, abrigado de los vientos y provisto de un río de aguas cristalinas que desembocaba en la bahía. También fue el primer puerto del litoral Caribe colombiano, la primera plaza de armas, cabeza de la gobernación de la provincia de Santa Marta, puente de pene-

⁵³ Declarada en 1979 por la UNESCO como «reserva de la biosfera y patrimonio de la humanidad».



Proceso de construcción
de la primera etapa de
expansión portuaria, 1954
Archivo: Omar Arciniegas.

tración al interior desconocido, eslabón entre la Metrópoli y la cadena de fundaciones en el Nuevo Reino de Granada, base de abastecimiento y sede eclesiástica desde 1533. A cuyo remanso acudían las sedientas tripulaciones para hacer sus radas, donde aparejaban lo indispensable para las largas jornadas de incursión y conquista de los territorios internos a través de dos rutas: internándose por la Ciénaga Grande de Santa Marta⁵⁴, por el río Magdalena, o incursionando los bosques poblados de aguerridos nativos.

Desde un principio la bahía adquirió relevancia militar y, sus características fueron definitivas para el establecimiento portuario de las primeras naves provenientes de

Europa. En aquella época esperaban la llegada de navíos para comprar mercancías que luego llevaban al interior del país, si bien ese momento económico solo duraría treinta años. A saber, la provincia de Santa Marta era una región rica, aunque pobre de porvenir; los continuos saqueos de piratas y corsarios, la hostilidad de los nativos y la escasez del material aurífero fueron haciendo cada vez más difícil la empresa colonizadora española. Los oficiales reales resaltaban las condiciones del puerto para hacer aguada y refrigerio en 1563, pero se quejaban del incumplimiento de las instrucciones de las naves provenientes de España, evidenciando el abandono del comercio. Ya en 1575, la situación para Santa Marta era fatal: «Las flotas que van de España para Tierra Firme, muy pocas veces toman puerto en aquella ciudad y de vuelta no llegan a ella después que se descubrió el canal de Bahamas»⁵⁵.

El puerto de Santa Marta estuvo predeterminado a jugar un rol estratégico en la historia geopolítica de la colonización. De hecho, esas mismas condiciones obligarían a España a realizar esfuerzos administrativos para evitar su abandono ante el peligro de que quedara expuesto como puerto abierto al contrabando o cayera en manos de las naciones enemigas. Santa Marta quedó signada con este rol, incluso hasta en el siglo XVIII, al diagnosticar su situación

⁵⁴ Declarada en 2000 por la UNESCO como «reserva de la Biosfera».

⁵⁵ *Carta de los oficiales reales a S.M.* (Santa Marta: octubre 22 de 1575).



Actividad portuaria
en Santa Marta
Edward Mark, 1845.
Colección de Arte
del Banco de la
República.

y el estado defensivo. Así se lo reiteraban al virrey marqués del Villar ingenieros militares como Ignacio Sala: «Debería quedar como una de las otras del Reyno, dexandole solamente por la razón del Puerto, e impedir el Comercio clandestino, una Guardia y oficina correpon.te como la q.e está establecida en Rio del Hacha»⁵⁶.

Tiempo después, el ingeniero militar reiteraba la posición de Sala, respecto a no adelantar ninguna obra de defensa del puerto: «De lo dho. se evidencia q.e ni la

razón del Puerto, ni la situación, ni la del Comercio obligan á q.e la Ciudad de S.ta Martha sea una Plaza de Grra. donde el Rey se consuma cada Año en su manutención pasados los 30 Mil p.s.»⁵⁷.

Precarias condiciones de embarque y desembarque
Santa Marta, a pesar de haberse constituido en cabeza del puente para la colonización española y del puerto en su razón de ser, nunca tuvo unas instalaciones por-

⁵⁶ Informe del gobernador de Cartagena Ignacio de Sala al virrey marqués del Villar (Cartagena: 1752).

⁵⁷ Relación del ingeniero militar Antonio de Arévalo (Cartagena: 1764).

tuarias adecuadas dignas para ejercer una economía de importación y exportación. La carencia de un buen muelle para las operaciones de carga y descarga fue una constante en la historia del puerto de Santa Marta, situación criticada por las tripulaciones extranjeras que se quejaban de tener que amarrar la embarcación a un poste o pilar en la playa e inmovilizarla dentro del mar con su propia ancla, alternando su procedimiento con otras naves.

Las operaciones de carga y descarga se realizaron de manera obsoleta por más de tres siglos; por ello, la Cámara Provincial de Santa Marta promulgó la Ordenanza de octubre 14 de 1832 para la construcción de un muelle. Según revelan imágenes de la ciudad de finales del siglo XIX, nunca se materializó, pues solo aparece el rudimentario muelle para embarcaciones menores sombreado por un enorme trupillo en la denominada playa del Espino.

Al inicio de la época republicana, las embarcaciones que visitaban al puerto eran goletas, veleros, bergantines, paquebotes, balandras, bongos, falúas y vapores comerciales norteamericanos o de la Real Compañía Inglesa y de otros países europeos que, a su ingreso, detonaban un cañonazo como saludo protocolario al pabellón nacional, el cual era correspondido por la guarnición de la batería Santa Bárbara.

El fuerte construido desde mediados del siglo XVIII en la cima de la isla del Morro cumplió un importante rol durante el siglo XIX: un vigía indicaba el arribo de embarcaciones a la Capitanía de Puerto con un sistema de señales basadas en banderas o bolas previamente

codificadas, informando sus características (tipo de embarcación —comercial o de guerra—, nacionalidad o procedencia. Luego, concluidas las operaciones de atraque, la embarcación era visitada por funcionarios de Aduana y de Sanidad, que se trasladaban en un pequeño bote para verificar las mercancías, inspeccionar la tripulación y los pasajeros, y controlar el ingreso de personas enfermas a la ciudad.

El significativo apogeo portuario al final del siglo XVIII

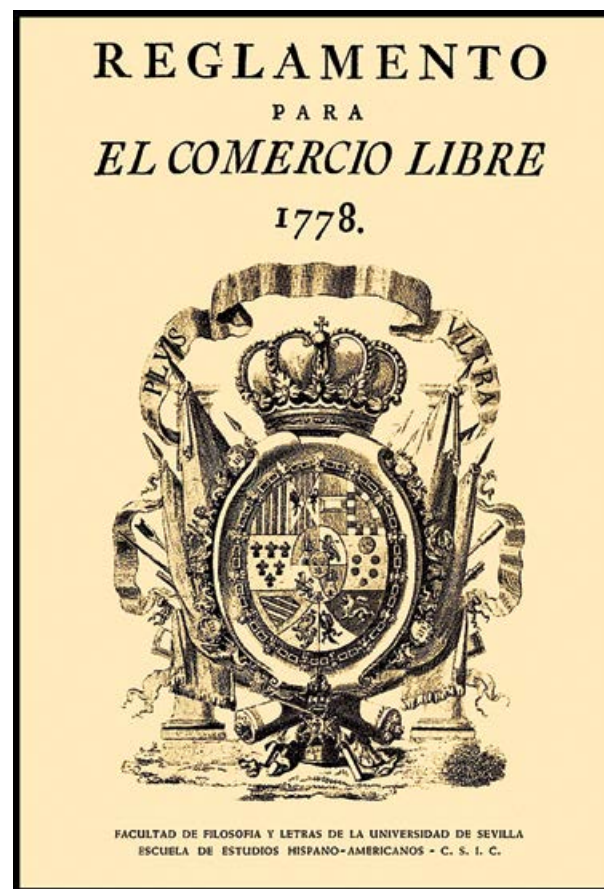
Ya desde mediados del siglo XVIII había surgido un interés entre comerciantes de Cataluña para establecerse en esta ciudad. Así pues, un conglomerado de prestigiosos negociantes se unió para fundar la Compañía de Catalanes de Santa Marta —que se encargaría de comerciar el sector de azúcares, tabaco y especies⁵⁸.

El puerto de Santa Marta experimentaba un especial apogeo en la segunda mitad del siglo XVIII gracias al enfriamiento del conflicto anglo-hispano que mermaron los repetitivos golpes de piratas y corsarios a los puertos del Caribe, pero, ante todo, por las medidas económicas implementadas por la monarquía, conocidas como las reformas borbónicas. La más importante fue la promulgación del *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias* —en la actualidad, similar a un Tratado de Libre Comercio—, a cargo del rey Carlos III, compuesto por 55 artículos y fechado el 12 de octubre de 1778. Su objetivo era favorecer el crecimiento económico de las regiones descuidadas por las viejas rutas monopólicas

para convertirlas en nuevas fuentes de materias primas y mercados efectivos para las manufacturas españolas, estableciendo una estructura legal destinada a asegurar la libertad en el tráfico nacional de un impacto constituido por la Metrópoli y sus colonias americanas. Asimismo, la reglamentación habilitaba trece puertos en España que podrían comercializar en adelante con América: Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón, Coruña, al final de Palma y Santa Cruz de Tenerife en las islas de Mallorca y Canarias⁵⁹.

De la misma forma, autorizaba a veinticuatro puertos americanos que podrían replicar la medida con la península: San Juan de Puerto Rico; Santo Domingo; Monte Christi en la isla La Española; Santiago, Trinidad, Batabanó y La Habana en Cuba; los dos de Margarita y Trinidad; Campeche en la provincia de Yucatán; el golfo de Santo Tomás de Castilla y el puerto de Omoa en el Reino de Guatemala; Cartagena, Santa Marta, Río de la Hacha; Portobello y Chagres en el de Santa Fe y Tierra Firme (exceptuando los de Cumaná, Maracaibo y Guayana en Venezuela, concedidos a la Compañía de Caracas sin privilegio exclusivo); Montevideo y Buenos Aires en el río de la Plata; Valparaíso y la Concepción en el reino de Chile; Arica, Callao y Guayaquil en el reino del Perú; y Costas de la Mar del Sur⁶⁰.

Sin duda, la implementación de este reglamento determinó que el comercio entre la Metrópoli y las colonias se quintuplicara en una década; y que también las rentas subieran significativamente con la baja del contrabando.



Ya que con la determinación de Carlos III del libre comercio se marcó un hito en la historia económica de Santa Marta gracias el proceso mercantil que se consolidó en las últimas dos décadas de ese siglo y en las primeras del siguiente. Varios comerciantes y «armadores» catalanes propietarios de goletas se dedicaron a comerciar con las islas del Caribe, como también a la administración de tiendas y pulperías que abundaban en la ciudad.

Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias, 1778

⁵⁸ Antonio Julián, *La perla de América. Provincia de Santa Marta* (Madrid: Don Antonio de Sancha, 1787).

⁵⁹ *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias* (Madrid: 12 de octubre de 1778, art. 4º).

⁶⁰ Ver nota anterior: art. 4º.



Buques de la Gran Flota Blanca
cargando bananos en el puerto de
Santa Marta, 1953
Archivo: A. J. Collins.

A partir de ese momento la presencia de un nutrido número de comerciantes peninsulares abrió un interesante mercado para las manufacturas metropolitanas a cambio de materias primas, en lo que se conoció como el «pacto colonial». Encabezando los comerciantes catalanes figuraba su pionero Gerardo de Oligós, puesto que Barcelona estaba dentro de los puertos habilitados en 1778⁶¹. Y le seguían Salvador Cabris, Cayetano Colom y Novau, Benito Gordillo Carrera, Jaime de Maña, Josef Galí, Francisco Carbonell y Solá, Salvador Vives, Antonio Vilá, Josef Fexidó, Juan Fexidó, Juan Gallart, Pedro Escofet, Josef Balaguer, Miguel Bruguera, Antonio Garriga, Pablo Boet, Pedro Catalán, Juan Vilá y Vicent Pujals.

Tres décadas de intensa actividad portuaria en el siglo XIX

Durante la dominación española, Santa Marta intentó disputarle la supremacía a la ciudad de Cartagena, sin conseguirlo. Entonces, a principios del siglo XIX, por dicho puerto ingresaba contrabando antillano que sería frenado por circunstancias políticas durante la guerra por la independencia de España. Luego, al inicio del periodo republicano, la competencia fue con el puerto de Sabanilla (Atlántico). Para aquella época, el comercio local estaba

⁶¹ Ver nota anterior: art. 4º.



Naves industriales en la época más intensa de la exportación bananera de Santa Marta, 1926
Archivo: A. J. Collins.

representado por Manuel Faustino de Mier, Joaquín de Mier, Pablo de Oligós, Gregorio Obregón, José de Ximeno y John Fairbanks; y después por Carl H. Simmonds, Joselina Henríquez, Andrés del Campo, Nicolás de Sales, Antonio Cayón, Evaristo de Ujueta y Francisca de Paula Guedos.

Por fortuna, las condiciones geográficas de nuestro territorio favorecieron la movilidad de mercancías y pasajeros por la ruta a través de la Ciénaga Grande de

Santa Marta y su empalme con el río Magdalena hacia el interior del país. Así, Santa Marta se convirtió en el primer puerto importador del país entre los años 1840 y 1870 —a raíz del decaimiento de los puertos de Cartagena y Sabanillas—, además de exportador durante un corto tiempo. Con esta reactivación portuaria, un promedio de ocho buques mensuales tocaba fondo en su puerto⁶². Gracias a este breve periodo de prosperidad económica,

⁶² *El Amigo del País* (Santa Marta: octubre 30 de 1835). Disponible en la Biblioteca Luis Ángel Arango.

Ampliación de la
infraestructura
portuaria de la zona
de embarque, 1938
Archivo: D. K. Groover.



varios empresarios de la ciudad plantearon proyectos de creación de compañías de vapores, cuando el río Magdalena era la principal arteria de movilidad desde el mar Caribe al interior del país. Uno de ellos fue la Compañía Unida de Santa Marta, fundada por Francisco Montoya en primera línea, y acompañado por, Manuel Abello, José Antonio Cataño, Santos Agudelo, José María Pino, Joaquín y Manuel Julián de Mier, Evaristo Ujueta, Pedro Díaz-Granados, Lázaro María Herrera y Juan Antonio Gómez, con dos embarcaciones en 1846⁶³.

A mediados del siglo XIX, el comercio con Francia, Curazao, Jamaica y Saint Thomas se intensificó, con productos como el oro en polvo y en barras, tabaco, monedas y quina. Asimismo, había representaciones consulares y contactos comerciales con sus similares de América y Europa: Londres y Liverpool (Inglaterra), Havre y Marsella (Francia), Génova y Cerdeña (Italia), Bremen (Alemania), Málaga (España), Nueva York y Boston (EE.UU.), Veracruz (México), Chagres (Panamá), La Guaira (Venezuela), Kingston (Jamaica), Puerto Príncipe (Haití), La Habana (Cuba), Berbice (Guyana), Saint Thomas y Curazao (Antillas)⁶⁴. En la segunda década de esta centuria, muchos de estos comerciantes sufrieron la fuerte depresión económica que afectó la imagen urbana de la ciudad por las guerras civiles de 1860 y 1879.

La industria bananera de la United Fruit Company

Los concesionarios del ferrocarril de Santa Marta, Manuel J. de Mier y Robert A. Joy, en 1884 celebraron un contrato con el Estado Soberano del Magdalena en 1884

para la construcción de un muelle en concreto, hierro, luz eléctrica y rieles en la bahía de Santa Marta, que iría unido a la aduana. Aunque este muelle no se construyó y el contrato fue reemplazado por otro en 1887, que contó con aprobación legislativa. Alexander Koppel, apoderado de The Santa Marta Railway Company Limited, exponía la necesidad de construir dos muelles en lugar de uno; según su argumento, dada la profundidad de la bahía y su corta distancia de la playa, argumentaba que un solo muelle era incapaz de recibir los trasatlánticos que entonces llegaban. En cualquier caso, era una inversión demasiado costosa⁶⁵.

La nueva economía bananera exigía una infraestructura adecuada a los volúmenes de producción; por ello, la Ley 62 de 1905 aprobó el contrato entre el ministro de Obras Públicas y Alexander Koppel para la construcción y explotación de dos muelles en el lado noroeste de la bahía de Santa Marta por un término de ochenta años, plazo igual al concedido para el privilegio y usufructo del ferrocarril de Santa Marta por la Ley 53 de 1881⁶⁶. Los planos de los muelles en concreto armado fueron presentados el 4 de octubre de 1905 para su aprobación por el Ministerio de Obras Públicas y tendrían que construirse en el punto terminal del ferrocarril con sus anexos o talleres, para abrirlos al público mediante derecho que pagarían tanto los buques que los ocupasen como las personas y efectos que habrían de embarcarse y desembarcarse⁶⁷. Sin embargo, en 1908 y por cuenta de la United Fruit Company, el antillano John Thomas construyó un muelle de madera y zinc que tenía una longitud de 98 metros⁶⁸.

⁶³ Salvador Camacho Roldán, *Notas de Viajes: (Colombia y Estados Unidos de América) Tomo I* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1973); pág. 207.

⁶⁴ Avisos clasificados y movimiento del puerto en la *Gaceta Mercantil* entre 1849 y 1852.

⁶⁵ *La Compañía del Ferrocarril de Santa Marta pide permiso para construir muelles sin auxilio oficial* (Bogotá: Imprenta de Vapor, 1894); págs. 8 y 9.

⁶⁶ Ley 62 de 1905 del 30 de abril, artículo 1.

⁶⁷ Documentos relacionados con el Ferrocarril de Santa Marta (Bogotá: Imprenta Americana, 1911); punto 15.

⁶⁸ *Diario El Informador* (Santa Marta: junio 29 de 1968).

Aspecto de la expansión portuaria cerrando el enclave hacia las ensenadas de el Ancón, el Anconcito y Taganguilla, 1929
Archivo: A. J. Collins.



Tres años después, se ventilaba la idea de construir otro muelle porque el incremento de exportación aumentaba en la medida que el ferrocarril se extendía y se conformaban nuevas fincas bananeras.

Para esa época, la vía de Santa Marta era la más cómoda para los que viajaban al exterior en planes de negocios. La Gran Flota Blanca de la United Fruit Company despachaba seis o siete buques semanales en tiempo normal

rumbo a Nueva York, con escalas en Puerto Colombia, Colón, La Habana, Santiago y Kingston. A Europa partían dos, muy cómodos, de la Línea de Vapores de la Elders & Fiffes, que se alternaban cada semana hacia Liverpool, Rotterdam, Hamburgo o Bristol, haciendo la travesía en catorce o quince días; en tanto que los vapores holandeses o franceses gastaban por lo menos tres semanas para llegar a los mismos puertos⁶⁹.

⁶⁹ *El Diario Estado*
(Santa Marta: agosto
5 de 1927); págs. 2 y 3.



El incremento del volumen de exportación de bananos requirió de más espacios para sus operaciones, 1932
Archivo: Michell King.

Crecimiento de la exportación bananera y su infraestructura

En 1919 se levantó una segunda sección de muelles de 80 metros de longitud en la parte norte para el cargue y descargue de mercancías. Estaba dotado con poleas transportadoras: el primer paso hacia la mecanización del cargue de la fruta⁷⁰. El incremento de los volúmenes de exportación de bananos fue constante entre 1917 y 1932, producto de la planificación y eficiencia administrativa por parte de

la United Fruit Company y los productores independientes, alcanzando su pico más alto en dicha época.

La necesidad de abrir nuevos espacios para el tendido de los rieles y la instalación de naves industriales hizo que se comenzaran a perfilar los cerros que formarían el enclave marino para las primeras ampliaciones de patios. Promediando el siglo XX, los cambios experimentados por la infraestructura portuaria eran impresionantes; una maraña de hierro constituía las terminales férreas

⁷⁰ Diario *El Informador* (Santa Marta: junio 29 de 1968).

de operaciones de descargue que entraban a galpones, bodegas y talleres, y configuraban una zona de arduo trabajo donde se laboraba día y noche en la exportación del banano; aspecto que se fue tejiendo en el acelerado ajetreo portuario con los excelentes indicadores de exportación de bananos.

No obstante, la crisis política y económica ocasionada por la Segunda Guerra Mundial disminuyó el volumen de exportación de la fruta. La Magdalena Fruit Company, que había reemplazado a la United Fruit Company en 1934, regresó con el nombre de Compañía Frutera de Sevilla en 1947, cambiando su sistema de producción por compra directa a los cultivadores locales, renunciando a su contrato de gestión en el ferrocarril y cediendo la operación del puerto al Gobierno nacional para su ampliación y modernización de la infraestructura portuaria. Dichas obras se realizarían entre 1953 y 1968, en enlace con la puesta en funcionamiento del ferrocarril del Atlántico a partir de 1961, que convirtió al puerto de Santa Marta en el primer interoceánico en importación y exportación del país.

Las primeras etapas de expansión portuaria

La construcción de la carretera Troncal del Oriente era una de aquellas obras prioritarias que la dirigencia local solicitaba al Gobierno central, en este caso, el mejoramiento de la infraestructura portuaria y la conectividad vial, así como para el desarrollo económico de la ciudad y del país. De hecho, en 1951 se había conformado una Junta Pro-puerto, presidida por Joaquín Campo Serrano, encargada de la gestión para la expansión portuaria.

Al cambiar la razón social de The Santa Marta Railway Company Limited a Santa Marta Railway Company, esta renunció a los derechos que emanaban en su favor gracias a la concesión o privilegio otorgado por la Ley 62 de 1905. Así pues, el Gobierno podría construir en Santa Marta un nuevo muelle en el mismo sitio utilizando los terrenos del actual y reglamentando libremente sus servicios, aunque la Compañía pudiese seguir utilizando el muelle viejo, de acuerdo con dicha ley. También acordaron que podría utilizarlo durante dieciséis años, libre de pago de operaciones.

El Gobierno nacional, en común acuerdo con la multinacional, decidió sustituir el convenio a transacción. Con lo cual, en 1932, adquiere y nacionaliza la empresa ferroviaria, al tiempo que hace una concesión con la Santa Marta Railway Company, sociedad vendedora por treinta años. Luego, en 1947, la empresa extranjera renuncia a dicho contrato de concesión⁷¹.

La empresa del Ferrocarril Nacional del Magdalena contaba en el puerto con edificios, locomotoras y demás material rodante, talleres, almacenes, zonas y ramales con sus anexos y dependencias, como carriles, apartaderos, espuelas, acueducto, etc. En la zona aludida estaban comprendidos los enriellados, cambia-vías y los triángulos pertenecientes a la línea férrea principal. Dentro de la misma zona, al lado este del enriellado, estaban los postes y líneas telefónicas de la nación, consistentes en cuatro circuitos entre Santa Marta y Ciénaga, tres entre Ciénaga y Sevilla y dos entre Sevilla y Fundación; las demás redes telefónicas existentes en dichos postes eran de propiedad de la Compañía Frutera de Sevilla.

⁷¹ Decreto 3096 de noviembre 26 de 1953.



Pilotaje durante
la segunda etapa
de ampliación
portuaria, 1958
Archivo: Alberto
Simancas.

Proceso de construcción de la primera etapa de expansión portuaria, 1954
Archivo: Omar Arciniegas.



El 21 de noviembre de 1952, el Gobierno nacional celebró el contrato con la empresa Campenón Bernard de Colombia Limitada para la construcción de la primera obra de expansión portuaria, destinada para carga general, con una longitud de 788 metros y cabotaje de 103 metros de largo con 15 metros de ancho. Su diseño estructural estaba basado en placas y vigas de concreto reforzado sobre

pilotes pretensados con una longitud total de 901 metros; se hincaron pilotes dentro del mar y procedieron a rellenar, ganándole 98 metros al mar de oriente a occidente hacia el entonces muelle internacional.

Este nuevo muelle fue entregado por la constructora francesa en diciembre de 1956⁷²; permitía una profundidad de 60 pies, donde arribaban grandes buques de la Gran

⁷² Diario *El Estado* (Santa Marta: diciembre 14 de 1956).

Flota Blanca, la Flota Mercante Grancolombiana o de otras compañías a realizar sus operaciones de embarque y desembarque de frutas y mercancías diversas de la Compañía Frutera de Sevilla o de los bananeros independientes.

Un segundo tramo de los muelles, con una longitud de 300 metros, fue inaugurado el 13 de diciembre de 1958, aunque exclusivo para el embarque del banano con equipos automáticos para la estiba de la fruta. Además de la construcción de dos modernas bodegas de tránsito a lo largo del paramento del muelle y traslado de la bodega existente a su nueva ubicación, también se reubicaron las líneas del tren, pavimentos, servicios y otras construcciones auxiliares para obtener las áreas de almacenes.

Concluida dicha obra, los gremios económicos liderados por Fenalco, Cámara de Comercio, Club de Leones y Club Rotario iniciaron la cruzada por la tercera etapa que iría desde el barrio el Ancón hasta punta de Betín. La aspiración de la dirigencia local, conformada por hombres de negocios como José Vives de Andrés, Francisco Dávila Riascos, Manuel Polo Macías, Andrés Villanueva Amarís y Alfredo Riascos, al igual que la del gerente de Puertos de Colombia en Santa Marta, Florentino Noguera Ramírez, era contar con una infraestructura portuaria de grandes proporciones que estuviera a la altura de nuevos mercados.

Los sistemas telefónicos que operaban en el Ferrocarril Nacional del Magdalena eran dos: uno directo para el despacho de trenes, de propiedad exclusiva de la nación, que estaba comprendido en los circuitos entre Santa Marta y Ciénaga, entre Ciénaga y Sevilla y entre Sevilla y Fundación; y otro mixto, cuyas redes eran com-

partidas entre la nación y la Compañía Frutera de Sevilla. Los aparatos conmutadores que operaba directamente la Compañía eran de propiedad exclusiva de la empresa estadounidense, pero el servicio mixto de este sistema se regía por contrato especial entre el Consejo de Ferrocarriles y la Compañía Frutera de Sevilla.

Asimismo, los aparatos telefónicos instalados en las distintas dependencias del Ferrocarril Nacional del Magdalena conectados al sistema mixto pasaron a ser de propiedad exclusiva de la nación. Con lo cual, ni la Compañía Santa Marta Railway Company ni la Compañía Frutera de Sevilla podían reclamar su dominio.

El ferrocarril del Atlántico y la expansión portuaria

Desde 1953, el Gobierno nacional inició el proyecto del ferrocarril del Atlántico, formado por setecientos kilómetros de vía férrea, entre las estaciones de La Dorada (Caldas) y Santa Marta, construidos salvando obstáculos naturales como ríos, zonas cenagosas y densa vegetación. La búsqueda consensuada de la dirigencia local por convertir a Santa Marta en una ciudad competitiva en los frentes portuario y turístico, acorde a su nueva condición de terminal del ferrocarril del Atlántico, llevó a solicitar al Gobierno central la finalización de los muelles modernos.

Desde 1961, el funcionamiento del ferrocarril del Atlántico para transportar la carga de exportación e importación del país incrementó las actividades por el puerto de Santa Marta, que evidenciaron la necesidad de expandir la infraestructura portuaria con obras basadas en pilotes de concreto y grandes áreas de relleno dentro del mar. Los cultivadores

locales mantuvieron un significativo movimiento de buques en el puerto de Santa Marta con banderas de diversas nacionalidades: sueca, danesa, alemana, noruega, americana, panameña, colombiana, francesa, holandesa e inglesa; y con agentes comerciales como la Flota Grancolombiana, J. M. Noguera Dávila, Grace & Cía., M. D. Abello & Cía. y Samuel Pinedo Salcedo, entre otros.

Ese sitio era de gran importancia para la localización de nuevos muelles debido a sus 40 pies de profundidad, y desde 1960 se empezó a plantear su ampliación en forma de herradura. Dicha información causó sensación en todos los círculos políticos, entre los que se hicieron los más variados comentarios y conjeturas en virtud de que existían dos premisas: convertir la ciudad en un puerto marítimo de primer orden o perder en parte la actividad turística de su bahía, por fuera de los nuevos planes que habrían de tratarse en materia urbanística y de obras de servicio social⁷³. En efecto, la gestión de la tercera etapa de la ampliación portuaria comenzó el 29 de julio de 1961, durante la inauguración del ferrocarril del Atlántico ante la presencia del presidente Alberto Lleras Camargo. Ese mismo día se dinamitó el cerro de Taganguilla, cuya voladura fue el acto simbólico que anunciaba la expansión portuaria para cerrar la figura del puerto⁷⁴ y para ello se erradicó el barrio el Ancón.

El proyecto consistió en el traslado del muelle bananero, facilitando el cargue de banano de su sitio a las nuevas instalaciones construidas cerca de punta de Betín con su infraestructura ferroviaria y la adaptación del anterior lugar como muelle de carga general, que estaría totalmente

desconectado de las otras áreas de carga de mercancías generales. Durante la ceremonia se anunció la construcción de una nueva estación ferroviaria y una bodega de 7200 metros cuadrados, puesta en servicio en 1964⁷⁵.

Al igual que otros proyectos, su construcción se tardó, ya que inició en 1966, a cargo de la empresa francesa Campenón Bernard de Colombia Limitada y como subcontratistas estuvieron las firmas Restrepo & Uribe, la norteamericana Pearson Company y la constructora Sigma, encargada de clavar el último pilote en 1968. El desarrollo propuesto en esa etapa incluía la construcción de una bodega de tránsito adicional y un área para almacenaje descubierto; además de otra más cercana a los muelles, junto a una moderna bodega. El complemento de esta gran zona portuaria lo integrarían los silos del Instituto de Mercadeo Agropecuario (IDEMA), inaugurados en 1972.

Creación de la empresa Puertos de Colombia

Los muelles de Santa Marta fueron inicialmente construidos y administrados por The Santa Marta Railway, y posteriormente traspasados a la United Fruit Company para las exportaciones bananeras, hasta su cesión en 1955. A saber, entre 1956 y 1960 quedaron a cargo de la Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas. Asimismo, el Gobierno colombiano expidió la Ley 154 de 1959, creando la empresa Puertos de Colombia (Colpuertos), cuyo objetivo principal era organizar y administrar los terminales y puertos nacionales. Una entidad autónoma con organización propia, patrimonio integrado por todos los bienes, derechos, instalaciones, servicios y

⁷³ Diario *El Informador* (Santa Marta: junio 10 de 1960).

⁷⁴ Diario *El Informador* (Santa Marta: julio 29 de 1961).

⁷⁵ Diario *El Informador* (Santa Marta: julio 5 de 1961).

capital de trabajo de los puertos y terminales marítimos de Barranquilla, Buenaventura, Cartagena, San Andrés, Santa Marta y Tumaco. El domicilio principal estaba en Bogotá y contaba con domicilios especiales en cada uno de los puertos donde desarrollaba sus actividades.

La dirección de la empresa Puertos de Colombia (Colpuertos) estaba ejercida por una junta directiva, políticamente paritaria, compuesta por cuatro miembros: el ministro de Hacienda, el ministro de Obras Públicas y dos miembros designados por el presidente de la república. La administración de cada puerto estaba a cargo de una junta administradora local constituida por cuatro miembros principales: uno designado por el gobernador del departamento del Magdalena, el segundo por los trabajadores portuarios, el tercero escogido por la junta central presentada por la Cámara de Comercio y el último elegido por los gerentes de los bancos locales. Por su parte, el gerente era nombrado para un periodo de dos años por la junta central de una lista políticamente paritaria integrada por cuatro nombres que pasaba a manos de la junta administradora local⁷⁶.

La empresa Puertos de Colombia (Colpuertos) se hizo cargo de las operaciones portuarias a partir de 1960, continuando con la expansión portuaria y modernización del terminal marítimo iniciada en 1953, que a su vez se articulaba a las expectativas generadas por la construcción del ferrocarril del Atlántico que se inauguraría en 1961. De inmediato, este entró a operar dentro de una gran organización, en la cual cerca de mil empleados —altamente capacitados— trabajaban en jornadas continuas

de doce horas y contaba con un promedio de tres barcos en sus diferentes muelles que representaban el 25% del movimiento de carga que entraba o salía del país⁷⁷ y, en consecuencia, la convertían en una de las terminales portuarias más importante en el territorio nacional.

Los cargamentos se movían en plataformas y góndolas, directamente de los buques a los vagones, o viceversa, de forma rápida y eficiente, con un mínimo de manipuleo y riesgos. Se contaba con un moderno equipo de succión de descargue a granel, lo que representaba una mayor agilización en las labores de descargue. El éxito de los primeros años estuvo a cargo de la administración del gerente Florentino Noguera Ramírez, al llevarlo a la altura de los mejores puertos del Caribe, tanto en la parte operativa como administrativa, a través de una política honesta, tesonera e incansable de mejoramiento y dotación.

La dinámica laboral y el contexto portuario lo imprimía el enjambre de trabajadores con su ambiente cargado de banderas, colores e idiomas de todos los rincones del mundo. Cuando no se operaban los descargues directos, la carga en tierra se almacenaba debidamente en las bodegas del terminal. Para el transporte férreo, los cargamentos eran entregados al jefe de embarques de los Ferrocarriles Nacionales y a las agencias de aduanas para su embarque en camiones, una vez llenados los trámites correspondientes.

Como consecuencia del acelerado incremento del comercio exterior, tanto de importación como de exportación, Puertos de Colombia advirtió la necesidad de mejorar las condiciones de trabajo en Santa Marta pues se

⁷⁶ Ley 154 de 1959 «por la cual se crea una Empresa Puertos de Colombia».

⁷⁷ Diario *El Informador* (Santa Marta: junio 29 de 1968).

Muelle bananero
construido en
la ensenada de
Taganguilla, 1969
Archivo: César Palacio.



requería mayor movilidad. Por ello, en 1968, se pensó en un plan de obras a corto plazo para ejecutar en tres periodos: la construcción de bodegas y patios; la ampliación de muelles para dar cabida a otros dos barcos más, con lo cual se elevaría el número de las unidades que podrían descargar simultáneamente; y la construcción del muelle bananero. De esta manera contaría con un adecuado sistema de movilización de la carga, además de una mayor mecanización en los patios y muelles.

La prosperidad económica generada por la dinámica portuaria se vio reflejada en el bienestar social de la ciudad. Colpuertos se constituyó en la empresa líder de Santa Marta, con la mayor tasa de empleos que contaban con un buen pago de salarios y el beneficio de prestaciones sociales. De hecho, llegó a disponer de clínica propia,

cooperativa de trabajadores y servicios funerarios; además, el personal tenía garantizados sus derechos laborales, protegidos por una sólida organización sindical que abrigaba a una numerosa cantidad de empleados tanto administrativos como operativos.

En 1960 comenzó la primera etapa de la empresa Puertos de Colombia, que fue de carácter centralista. Luego, en 1974, surgió la reforma de la actividad portuaria al cambiar su naturaleza jurídica de instituto descentralizado a empresa comercial del Estado. Sin embargo, esta medida trajo inconvenientes tan graves, que la llevaron a una gran crisis en 1982, la cual tuvo un periodo de retroceso hasta que se ordenó su liquidación mediante la Ley 1ª de 1991 y se dio inicio a la privatización de la actividad portuaria, dando paso a la Sociedad Portuaria de Santa Marta.



Bibliografía

Fuentes primarias:

Archives de la Service Hydrographique (Francia).
 Archives nationales d'Outre-Mer (Francia).
 Archives nationales de France (Francia).
 Archivo General de Indias (España).
 Archivo General de la Nación (Colombia).
 Archivo General de Simancas (España).
 Archivo General Militar (España).
 Archivo Histórico del Magdalena (Colombia).
 Biblioteca de Cataluña (España).
 Biblioteca Digital Hispánica (España).
 Biblioteca Estense Universitaria (Italia).
 Biblioteca Nacional de España (España).
 Biblioteca Nacional de Portugal (Portugal).
 Biblioteca Nazionale Centrale Di Firenze (Italia).
 Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico (España).
 Bibliothèque de la Service Hydrographique (Francia).
 Bibliothèque et Archives nationales du Québec (Canadá).
 British Library (Reino Unido).
 Centro Geográfico del Ejército (España).
 Colección de mapas de la Universidad de Harvard (Estados Unidos).
 Colección de mapas de la Florida, Universidad de Florida del Sur (Estados Unidos).

David Rumsey Historical Map Collection (Estados Unidos).
 Florida Map Collection, University of South Florida (Estados Unidos).
 Fundació d'Estudis Històrics de Catalunya (España).
 Geographicus Fine Rare Antique Maps (Estados Unidos).
 Harvard Map Collection (Estados Unidos).
 Hemeroteca Luis Ángel Arango (Colombia).
 Historic Map Works (Estados Unidos).
 Historic Natchez Foundation (Estados Unidos).
 Institut Cartogràfic y i Geològic de Catalunya (España).
 Library and Archives Canada (Canadá).
 Library of Congress (Estados Unidos).
 Louisiana Digital Library (Estados Unidos).
 Map & Imagery Library, University of Florida (Estados Unidos).
 MAPHIST Discussion Group (Estados Unidos).
 Museo Naval de España Madrid (España).
 National Library of Australia (Australia).
 National Maritime Museum (Reino Unido).
 New France Archives (Canadá).
 New York Public Library (Estados Unidos).
 Newberry Library (Estados Unidos).
 Real Academia de la Historia (España).
 Service Historique de la Défense (Francia).

Servicio Geográfico del Ejército (España).
 Servicio Histórico Militar (España).
 The Old Print Shop (Estados Unidos).
 University of Miami Libraries (Estados Unidos).
 Yale University Library (Estados Unidos).

Fuentes secundarias:

Aguado, fray Pedro de. *Historia de Santa Marta y Nuevo Reino de Granada*. Madrid: Establecimiento tipográfico de Jaime Ratés, 1916.
 Alarcón, José C. *Compendio de historia del departamento del Magdalena: desde 1525 hasta 1895*. Bogotá: El voto nacional., 1963.
 Alcedo, Antonio de. *Diccionario geográfico histórico de las Indias Occidentales o América*. Tomo V. Madrid: Imprenta de Manuel González, 1786-1790.
 Bermúdez Bermúdez, Arturo. *Materiales para la historia de Santa Marta*. Bogotá: Foncultura, 1997.
 Biblioteca Banco de la República. *Santa Marta 1525-1975*. Bogotá: Litografía Arco, 1976.
 Bonney (Van Rensselaer), Catharina. *Legados de historias recogidas, compiladas y arregladas*. Albany: Ed. J. Munsell, 1875.
 Camacho Roldán, Salvador. *Notas de viaje: Colombia y Estados Unidos de América*. Tomo I. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1973.

- Cochrane, Charles Stuart. *Viajes por Colombia 1823 y 1824. Diario de mi residencia en Colombia*. Bogotá: Banco de la República, Bogotá, 1994.
- Coleti, Giandomenico. *Diccionario Histórico Geográfico de la América Meridional*. Venecia: Giandomenico Coleti, 1771.
- Cuervo, Antonio. *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*. Bogotá: Imprenta de vapor, 1891.
- d'Espagnat, Pierre. *Recuerdos de la Nueva Granada*. Bogotá: A.B.C., 1942.
- Fernández de Enciso, Martín. *Suma de Geographia que trata de todas las partidas y provincias del mundo*. Sevilla: Jacobo Croberger, 1519.
- Gutiérrez, Ramón. «Ingenieros militares en Sudamérica. Siglo XVIII». *Asociación Española de Amigos de los Castillos, Ejemplar dedicado a: IV Congreso de Castellología*, n.º Extra (abril, 2012): 167-170.
- Hankshaw, John, John Potter Hamilton, Charles Stuart, y Francis Hall. *Cartas Escritas desde Colombia durante un Viaje de Caracas a Bogotá y desde allí a Santa Marta en 1823*. Londres: G. Cowie & Co., 1824.
- de Herrera y Tordesillas, Antonio. *Historia General de los hechos de los castellanos en las Islas i tierra firme del Mar oceano*. Madrid: Imprenta Real, 1601.
- Julián, Antonio. *La perla de la América. Provincia de Santa Marta*. Madrid: Don Antonio de Sancha, 1787.
- Lisbôa, Miguel Maria. *Relação de uma viagem a Venezuela, Nova Granada, e Equador*. Bruselas: A. Lacroix, Verboeckhoven e cia, 1866.
- López de Velasco, Juan. *Geografía y descripción universal de las Indias*. Madrid: Establecimiento Topográfico de Fortanet, 1894.
- Marchena Fernández, Juan. *Ejército y milicias en el mundo colonial americano*. Madrid: Fundación MAPFRE, 1992.
- McFarlane, Anthony. *Colombia antes de la independencia: Economía, sociedad y política bajo el dominio borbón*. Bogotá: El Áncora, 1997.
- Mena-García, María del Carmen. «Santa Marta durante la Guerra de Sucesión Española (1700-1713)». *Escuela de Estudios Hispano-Americanos*, Anuario (1982): 569-702.
- Miranda Vázquez, Trinidad. *La Gobernación de Santa Marta, (1570-1670)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1976.
- Murillo Velarde, Pedro. *Geographia Historica: de las America y de las islas adyacentes, y de las tierras antarcticas, y islas de los mares del norte, y sur*. Madrid: Oficina de D. Gabriel Ramírez, 1752.
- Nichols, Theodore. *Tres Puertos de Colombia: Desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Talleres Gráficos del Banco Popular, 1973.
- Ospino Valiente, Álvaro. *Santa Marta Vista por Viajeros*. Santa Marta: Bastianos Editores, 2005.
- Ospino Valiente, Álvaro. *Santa Marta. Urbanismo y arquitectura, 1525-1975*. Santa Marta: Bastianos Editores, 2016.
- Porras Troconis, Gabriel. *Cartagena hispánica. 1533 a 1810*. Bogotá: Editorial Cosmos, 1954.
- del Real, Manuel José. *Rasgos Históricos de Santa Marta*. Santa Marta: Academia de Historia del Magdalena, 1992.
- Reclus, Élisée. *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*. Bogotá: Imprenta de Foción Mantilla, 1869.
- Reiss, Wilhelm, y Juan Guillermo Gómez García. «Colombia (1868-1869)». *Boletín Cultural y Bibliográfico*, n.º 35 (1994): 53-68, 78.
- Reiss, Wilhelm. *Reisebriefe aus Südamerika, 1868-1876*. Editado y revisado por Karl Heinrich Dietzel. Leipzig: Duncker & Humblot, 1921.
- Restrepo Tirado, Ernesto. *Historia de la Provincia de Santa Marta*. Madrid: Eulogio de las Heras, 1929.
- Reyes, Rafael. *De Bogotá a la Patagonia y a la Tierra del Fuego*. Bogotá: Arboleda y Valencia, 1917.
- de la Rosa, José Nicolás. *Floresta de la Santa Iglesia Catedral de la Ciudad y Provincia de Santa Marta*. Bogotá: Talleres Gráficos Banco Popular, 1975.
- Saffray, Charles. *Viaje a Nueva Granada*. Bogotá: Prensas del Ministerio de Educación Nacional, 1948.
- San Antonio-Gómez, Carlos. *Castillos y ciudades Fortificadas en la América Española: Planos del*

- siglo XVIII. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid, 2005.
- Serret, Félix. *Viaje a Colombia 1911-1912*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura – Colcultura, 1992.
- Steuart, John. *Narración de una expedición a la capital de la Nueva Granada y residencia allí de once meses: (Bogotá 1836-37)*. Bogotá: Tercer Mundo Editores y Academia de Historia de Bogotá, 1989.
- Taylor, Griffith. «Settlement Zones of the Sierra Nevada de Santa Marta, Colombia». *Geographical Review*, Vol. 21, n.º 4 (octubre, 1931): 539-558.
- Vargas, Marco Tulio. *Anotaciones históricas del Magdalena*. Bogotá: Editorial Lumen, 1948.
- Vives, José Benito. *Pepe Vives cuenta su vida*. Santa Marta: Universidad del Magdalena, 1981.
- Yunis Turbay, Emilio. *¿Por qué somos así?* Bogotá: Editorial Temis, 2003.
- Zamora, Manuel. *Guía de la República de Colombia*. Bogotá: Imprenta Eléctrica, 1907.
- Zapatero, Juan Manuel. *Historia de las fortalezas de Santa Marta y estudio asesor para su restauración*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1980.
- Zapatero, Juan Manuel. *La fortificación abaluartada en América*. San Juan: Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1978.

Otras fuentes:

- Banco de la República. *Acuarelas de Mark (1843-1856): un testimonio pictórico de la Nueva Granada*. Medellín: Banco de la República, 1967.
- Reino de España. *Transcripción de las Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias dadas por Felipe II, el 13 de julio de 1573, en el Bosque de Segovia*. Madrid: Servicio Central de Publicaciones del Ministerio de Vivienda, 1973.



Colección Cartográfica del Puerto y Ciudad de Santa Marta

se terminó en septiembre de 2025 y hace parte de la apuesta del Gobierno del Cambio por la protección del patrimonio y de la memoria nacional en la conmemoración de los quinientos años de Santa Marta.

La impresión de esta publicación fue realizada por la Imprenta Nacional de Colombia, utilizando tintas formuladas a base de aceite de soya, una elección que minimiza el impacto negativo en el medio ambiente. Además, se emplearon planchas ECO3 como una alternativa más ecológica en la impresión offset, destacando su capacidad para reducir el consumo de agua y productos químicos durante el proceso, así como promover la durabilidad y reutilización. Esta filosofía de la Imprenta Nacional representa un compromiso sólido con la sostenibilidad en la impresión en Colombia, contribuyendo significativamente a la preservación del medio ambiente.



ECO3

CENTRALink
CORPORATION

www.imprenta.gov.co
PBX (0571) 457 80 00
Carrera 66 No. 24-09
Bogotá, D. C., Colombia

