



Fronteras de la Historia

ISSN: 2027-4688

ISSN: 2539-4711

Instituto Colombiano de Antropología e Historia

PEÑA-ORTEGA, JAVIER

Ingenieros militares en el río Atrato: cartografía y comercio (1760-1790)*

Fronteras de la Historia, vol. 25, núm. 1, 2020, Enero-Junio, pp. 76-101

Instituto Colombiano de Antropología e Historia

DOI: <https://doi.org/10.22380/20274688.858>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=83363974003>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en [redalyc.org](https://www.redalyc.org)

redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Ingenieros militares en el río Atrato: cartografía y comercio (1760-1790)*

*Military Engineers in the Atrato River:
Cartography and Commerce (1760-1790)*

DOI: <https://doi.org/10.22380/20274688.858>

Recibido: 12 de marzo del 2019

Aprobado: 23 de junio del 2019

.....
JAVIER PEÑA-ORTEGA**

Institución Universitaria Antonio José Camacho,
Cali, Colombia
penaortegajavier@gmail.com

R E S U M E N

La administración del Nuevo Reino de Granada buscó hacer del Chocó un área eficiente en la producción de minerales preciosos y un centro de intercambio comercial. Los argumentos para lograr tal fin se centraron en el comercio a través del río Atrato. El presente artículo analiza la manera como los ingenieros militares,

mediante la cartografía, justificaron la liberación de la navegación comercial del río Atrato en la segunda mitad del siglo XVIII. A este efecto se tendrá en cuenta, principalmente, el plano del curso del río Atrato con la relación análoga que hizo el ingeniero militar Juan Donoso*** en su contexto de producción.

Palabras clave: cartografía histórica, contrabando, río Atrato, siglo XVIII, provincia del Chocó

.....
* Una versión preliminar de la presente investigación se presentó como ponencia en el V Simposio Iberoamericano de Historia de la Cartografía, que tuvo lugar en la Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia, del 24 al 27 de septiembre del 2014.

** Antropólogo de la Universidad del Cauca, Popayán, Colombia, y magíster en Geografía de la Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia. Alterna la docencia con la investigación en el Grupo de Investigación en Arte y Antropología (GAYA). Hace parte del equipo del Laboratorio de Estudios Culturales Históricos y Espaciales (LECHE). <https://orcid.org/0000-0002-6703-8594>.

*** Aparece en los documentos tanto como Juan Donoso que como Juan Ximénez Donoso. En este texto me referiré a él como Juan Donoso.

A B S T R A C T

The administration of the Nuevo Reino de Granada sought to make the Chocó an efficient area in the production of precious minerals and a center of commercial exchange; the method to achieve this purpose was focused on trade via the Atrato River. This paper analyzes the way in which the military engineers, through

cartography, justified the development of commercial navigation of the Atrato River in the second half of the 18th century. For this purpose, the map of the Atrato River's course will be taken in consideration with the relationship made by the military engineer Juan Donoso in its production context.

Keywords: historical cartography, smuggling, Atrato River, 18th century, Province of Chocó

más que un río es un pantano en movimiento. (Reclus 87)



icen que el geógrafo Élisée Reclus entendía que para estudiar el espacio era preciso ir a este y que, como le escribió a su padre, deseaba “derramar su tinta sobre los Andes” (Ramírez 16). En su recorrido entre Panamá y Cartagena, realizado en 1855, conoció el golfo de Urabá y el río Atrato. El pantano, esa capa de agua estancada que por lo general ocupa el espacio abandonado por el río, era como veía Reclus al río Atrato. Su área navegable, creada por la inundación en crecientes, privilegió el lugar del Atrato como canal interoceánico, una conexión al sur a través de los ríos de su margen occidental; sin embargo, no llegó a concretarse esta ruta de comercio legal y menos a evitarse el intercambio ilegal de mercancías. El pantano como metáfora, estancado y abandonado, permite pensar la historia de la gobernación del Chocó; recuperarla es un pretexto para indagar acerca de la geografía de las fuentes históricas —como lo planteó Sauer¹—, aprovechar la documentación de las fuentes españolas para explicar un proceso social. El propósito de este texto es analizar el proceso de liberación comercial del río Atrato, a través de las acciones de los ingenieros militares en la segunda mitad del siglo XVIII, es decir, por medio de la cartografía y las

1 “No existe en ninguna otra parte del mundo una documentación tan elaborada sobre asentamientos, producción y vida económica como la de las colonias españolas. Es ciertamente un área excepcional en la cual las fuentes documentales nunca agotarán los datos” (Sauer 42).

relaciones asociadas hechas por ellos; entender en su lenguaje, las concepciones, experiencias e intenciones espaciales. Para alcanzar este objetivo se tendrán en cuenta, en este orden, la práctica del contrabando en la región, el contexto que dio origen a los mapas, las acciones que realizaron los ingenieros militares, las condiciones fisiográficas de la gobernación y los vínculos comerciales del Chocó.

De la historiografía existente para el Chocó virreinal es de destacar el trabajo de Mónica Hernández, quien analizó los procesos de territorialización española de la gobernación del Chocó. Para ello, organizó la historiografía de la zona en tres grupos², los cuales justifican su acercamiento al Chocó como un espacio de frontera³. Hernández sostiene que los trabajos analizados en su artículo no reflexionan sobre la condición de frontera, así entiendan al Chocó como una de las fronteras del Nuevo Reino de Granada. En su argumentación trata dos temas importantes: la segregación del Chocó de Popayán, en una pugna (entre las dos gobernaciones) por el Raposo, y la falta de control y el cierre comercial por el río Atrato. Estos temas son analizados por separado. Por un lado, importaba controlar el Raposo para obtener beneficios de la entrada de mercancías de contrabando por Buenaventura (Hernández 20), y por otro, el río Atrato debía ser controlado para evitar las incursiones de extranjeros y mantener “a raya” los indios cunas. Además, se había encarecido el precio de los suministros de los mineros. Sin embargo, se puede pensar estos dos elementos conectados. Como lo plantea Segovia, la competencia entre las gobernaciones puede explicar también un río Atrato cerrado al comercio; es decir, el oro de las minas tenía que pasar a la casa de la moneda de Popayán, con Nóvita como satélite. En cambio, la apertura cambiaba el eje hacia Cartagena y beneficiaría a Quibdó⁴.

Para el tema de este trabajo y la construcción de historia a través de cartografías, deseo detenerme en los trabajos de Luis González (“Chocó”) y Orián Jiménez (1-51) que plantean perspectivas de entender la ocupación del espacio y su distribución en la gobernación del Chocó. Para González, el río Atrato construyó una *cultura del agua* que representa al Chocó, ligada a una constante necesidad de comunicación con el interior. Su análisis se basa en la producción cartográfica entre los siglos XVI y XX. Sin embargo, a pesar de que sus fuentes

-
- 2 1) El Chocó como una zona principalmente minera; 2) el Chocó como un espacio de resistencia; 3) el Chocó como articulador de mecanismos de resistencia y construcción de identidades.
- 3 “la condición de escasa articulación del territorio con los centros del poder colonial” (Hernández 14).
- 4 Este argumento también lo toca brevemente Luis González (*Quibdó* 45).

son los mapas, encuentra que la cartografía es apenas una “herramienta útil” que solo permite aproximarse a cómo se percibe una región. De tal manera, la subestima, la hace incapaz de llegar a argumentos concluyentes. González cubre un periodo amplio en pocas páginas. Su presentación es descriptiva y pasa de la formación del territorio a la cartografía, del Virreinato a la República, y así, enumerando hechos, no problematiza la ocupación del territorio⁵. La cartografía se limita a un carácter de representación científica y práctica de la superficie, pero no del contexto histórico-cultural que le dio su lugar⁶.

Jiménez, por su parte, divide al Chocó en *países*⁷, en los cuales los ríos San Juan, Atrato y Baudó son áreas de frontera natural, cultural y política: Nóvita, al que caracteriza por el oro; Citará, país del comercio y la agricultura, habitado por indígenas belicosos en contra de los poblados de españoles; y el Baudó, refugio y zona libre del control español. El Arrastradero de San Pablo⁸, al que ubica en el “ombligo” de la gobernación, lo entiende como nexo no solo de intercambio de objetos, sino entre los diferentes grupos étnicos. Sin embargo, caracteriza al Chocó en la marginalidad, pues la región está geográficamente aislada y “al margen del control de la Corona española”. Empero, no profundiza en estas afirmaciones y con ello genera más confusión que aclaración.

Cuando Jiménez analiza la cartografía existente sobre el Chocó, destaca la representación de las minas en la provincia de Citará. Aunque el propósito de este texto no es discutir la producción y la representación de las minas en el Chocó, es necesario cuestionar por qué estas se representan en mayor cantidad en el Citará e incluso se dicen superiores a las de Nóvita⁹. En el mapa de Reales de Minas¹⁰ que hace Jiménez, tanto las áreas mineras como su número son superiores en Citará.

5 En su texto posterior, *Quibdó*, publicado en el 2003, aparecen estimulantes ideas, pero abandonó su análisis cartográfico.

6 Para una crítica mayor a este uso de la cartografía véase “El estudio histórico de la cartografía”, de Irma García.

7 Jiménez (3-4) elige el término *país*, sobre *tenencia* y *provincia* (todos presentes en las fuentes históricas), al que define como territorio pequeño donde surge una cultura específica producto del clima, el paisaje y el mestizaje.

8 También se lo conocía como el istmo de San Pablo, la raspadura de San Pablo y el canal del Cura.

9 Juan Donoso lo describe así en su relación: “El oro es el primero, y más común fruto en estas provincias, pues se encuentra por todas partes tan exquisito, q[u]e rinde hasta 33 1/2. En la de Novita no llega a rendir la mitad” (BLAA, M, MSS480, f. 16 v.).

10 El real de minas era un yacimiento de minerales que se convertiría en un distrito minero en el que las autoridades españolas iban a ejercer las funciones de gobierno, judiciales, fiscales y militares y, asimismo, adoptarían las medidas conducentes al incremento de la producción de metales.

En cuanto a la frontera, el autor identifica los límites en los ríos, que fragmentan el espacio y permiten dar origen a las distintas áreas político-administrativas. Los ríos son más una conexión que una frontera, el lugar de encuentro y combate cultural y comercial; por tanto, la situación de margen depende de la escala. Si se ve al Atrato con relación a la Audiencia de Santafé, podría ser de esta manera, pero si se lo ve en cuanto a las áreas españolas en América, estaría en el corazón de los territorios españoles en el Nuevo Mundo.

Por último, siguiendo con la ocupación del territorio, resulta necesario mencionar los trabajos de Erik Cantor (y la lectura que hace de Robert West) y de William Sharp. Estos autores argumentan que la gran zona pantanosa que se extendía en el curso del río Atrato impedía congregarse un alto número de población. Cantor hace referencia a pautas de poblamiento disperso. Primero, siguiendo a West, encuentra que la dispersión garantiza una explotación eficiente del bosque húmedo tropical, y segundo, la concentración de los indios en los pueblos no fue permanente sino temporal. Los indios se desplazaron estacionalmente entre resguardos y pueblos. Sharp plantea que así mismo sucedió con los reales de minas, los cuales siguieron un patrón ribereño en busca del oro y las rutas de abastecimiento de minas. El hallazgo de oro exigió actividades de minería de placer¹¹ y de veta, actividades que mantuvieron este tipo de poblamiento.

Como se señaló en acápites precedentes, las condiciones físicas del Chocó permitieron un tipo de poblamiento que, más que marginal, era un diálogo entre actividades económicas y político-administrativas asociadas a las condiciones fisiográficas de la región. El margen no equivale a la frontera y también debe ser discutido. La frontera ocupa un lugar entre lugares, así que depende de la escala. No es el propósito de este texto discutir el concepto de frontera ni su aplicación en un problema del siglo XVIII, sino más bien entender que la cartografía nos puede brindar herramientas que señalan precisamente la escala y los intereses virreinales. No hay que ver la cartografía como un método que apoya una investigación histórica de fuentes escritas, sino como una herramienta de la Corona para conocer, representar, intervenir y controlar los territorios virreinales.

En la relación que el virrey Pedro Messía de la Cerda¹² presentara en 1772, le pedía a Antonio Moreno y Escandón (jefe conservador de las Rentas Reales)

11 La minería de placer implica la excavación de depósitos de aluvión poco compactos y dispersos en una extensa zona. Los minerales valiosos se separan de los materiales de aluvión mediante un sistema de lavado.

12 Pedro Messía de la Cerda fue virrey entre 1761 y 1772.

presupuesto para explorar y cartografiar el Darién, su golfo y el río Atrato (ACC, C, CI, 12015, f. 18 r.). Entre los funcionarios considerados para la misión se menciona a Juan Donoso, ingeniero militar nacido en España que había servido en Citará (ACC, C, CI, 12015, f. 24 v.) y recorrido el Atrato. En aquel momento hacía parte de la Comandancia de Fortificaciones de Cartagena como ingeniero ordinario. Sus actividades estaban bajo las órdenes de Antonio Arévalo, en comisiones que se llevaron a cabo en el Darién entre 1770 y 1781.

Los documentos de Juan Donoso que se analizan en este trabajo fueron elaborados en 1780, por encargo del virrey Manuel Antonio Flores¹³. Se trata de una relación del Chocó¹⁴ acompañada de un plano¹⁵, que consisten en una descripción detallada del curso del río Atrato y los argumentos que justifican la libertad en la navegación y tráfico por este. El plano se centra en el río, así como en el control mediante obras civiles de los accidentes geográficos asociados al tráfico de mercancías. De ahí que se hicieran detalles a mayor escala de la loma de Las Pulgas y la loma de Tumarador Grande. Además, en el documento se da información sobre los establecimientos mineros existentes, la calidad de su abastecimiento de alimentos (indicando los productos disponibles) y se referencian las rutas hacia las poblaciones más cercanas. En el cuerpo del plano también se indican el perfil de elevación de las dos lomas mencionadas, los nombres de los lugares recorridos en el reconocimiento y tiempo (en días) de navegación por algunos de los ríos.

Estos documentos son el *Plano del curso del Río Atrato desde la Quebrada Irachorra donde nace asta su boca en el Golfo del Darien sacado a Rumbo y distancia*, y la *Relacion del Choco, o de las Provincias Zitara, y Novita que tienen esta denominacion, en que se manifiesta su actual Estado*, del capitán de ingenieros Juan Donoso. Revisarlos sirve para replantear el tipo de vínculos comerciales que había en el Nuevo Reino de Granada y la información que se tenía sobre las rutas (acuáticas y terrestres) en el litoral del mar del Sur del Virreinato. Ambos constituyen una importante fuente de información para estudiar la gobernación del Chocó y hacerse una idea del conocimiento que mineros, ingenieros militares y funcionarios coloniales tenían del Atrato, con relación a las

.....
¹³ Manuel Antonio Flores fue virrey entre 1776 y 1781.

¹⁴ Relación de las provincias de Chocó, Zitara y Nóvita y del río Atrato conservada en la sección de Libros Raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango en la signatura MSS480.

¹⁵ Plano del curso del río Atrato conservado en la Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid.

minas y al abastecimiento por el río San Juan¹⁶. Tanto el mapa como la relación están fechados en Cartagena de Indias, el 15 de noviembre de 1780. El mapa es uno entre los varios producidos, en un esfuerzo coordinado por el virreinato para cartografiar y controlar el río Atrato. También se consultaron el *Plan que manifiesta las costas de el Mar de el Norte y Sur y terreno que intermedia entre los ríos Sinú y Atrato*, de Antonio de la Torre (1779); el *Mapa que presenta el terreno que ocupa la provincia del Darién* (1778), de Andrés de Ariza; la *Descripción de la Provincia de Zitará y curso del Río Atrato* (1777), de autor desconocido; y el *Mapa E[t]nografico del pais q[u]e ocupa el Rio Atrato*, de Ignacio de Quiroga. En todos ellos se plantean argumentos que justifican la libertad al trato comercial en la zona.

Contrabando en tiempos de guerra y paz

Es necesario recordar que la gobernación del Chocó tuvo vínculos comerciales, por vías terrestres y fluviales (o la combinación de las dos)¹⁷, con Cartagena y Buenaventura, principalmente, y también con Cupica hacia Panamá. Y por los ríos Bebará y Andágueda hacia el interior del Virreinato. Los puertos desempeñaron un papel importante. Gracias a ellos, los mineros del Chocó lograban su abastecimiento, y los comerciantes, al controlar las rutas, podían obtener un beneficio económico (en algunos casos ilegal). El comercio local era escaso, con carácter de subsistencia. El ingeniero Donoso señalaba que el mayor comercio era el exterior, en especial hacia Guayaquil, Quito y Lima. Este comercio se realizó por medio del puerto de Chirambira, en la boca del San Juan, “en cuyo viaje hechan 15 días, y si es desde el Callao de Lima 20” (BLAA, M, MSS480, f. 18 r.).

Debido a la falta de control del comercio, que iba en detrimento de la Real Hacienda, las autoridades reales lo limitaron paulatinamente. Por un lado, mediante decreto, se prohibió la navegación comercial por el río Atrato en 1698, lo que fue ratificado en 1705, 1717 y 1718, y posteriormente con cédulas reales en 1730, 1733, 1734, 1736 y 1774 (L. González, “Chocó” 15; Sharp 10), y se estableció una jerarquía de puertos que limitaba el flujo de mercaderías.

¹⁶ El río San Juan también era conocido como río del Trato.

¹⁷ Estos vínculos son explícitos en los mapas históricos anteriormente mencionados. Véase también el mapa de Javier Peña, *El Chocó (1770-1790) territorios explorados, conocidos y en proceso de reconocimiento*, Laboratorio de Cartografía, Universidad de los Andes.

Sin embargo, estas ordenanzas no se cumplían y era común que se traficaran mercancías de contrabando, o sin pagar los debidos derechos a la Hacienda. Por otro lado, en las coyunturas de guerra se procuró evitar que se comerciara con países enemigos (Inglaterra y Francia, principalmente) y así asegurar que el Virreinato consumiera efectos españoles. Si bien se permitía la navegación de “piraguas¹⁸ guarda-costa”, los contactos comerciales en el río Atrato fueron prohibidos en su totalidad hasta 1784¹⁹. No obstante, el comercio de manufacturas inglesas no se detuvo, lo que trajo como consecuencia que se endurecieran aún más las prohibiciones y los castigos, incluso la pena de muerte si se reincidía en esta actividad ilegal (Bermejo):

[el virrey Sebastián de Eslava] tan acérrimo perseguidor del opuesto vicio del contrabando é ilícitas introducciones, que para atajar con el horror del castigo hizo publicar las penas capitales impuestas por las leyes de Indias a los contraventores, librando a este fin un despacho circular a las Provincias del Virreinato; y no siendo todavía bastante esta severa y general conminación a extinguir el extranjero trato, como lo daba a entender la repetida aprehensión de sus comisos. (Berastegui 38)

En la práctica, las restricciones aplicadas no eliminaron el contrabando ni disminuyeron el comercio. Lo que sí lograron fue modificar los vínculos comerciales existentes con los mineros del Chocó. Esto se debió, por un lado, a que existía un camino terrestre y paralelo al Atrato. Las mercancías recorrían la ruta desde Cartagena por Mompox, pasando por Ibagué, hasta llegar a Nóvita. Esta ruta de comercio terrestre hacia Nóvita era controlada por nuevas élites en ascenso, principalmente de Mompox. Por otro lado, las navegaciones ilegales también fueron constantes.

Durante la guerra de Sucesión (1701-1713), los franceses obtuvieron licencias para comerciar con el Virreinato. Los ingleses, por su parte, con la paz de Utrecht (1713) empezaron a extender sus redes comerciales en América. Más tarde, tomaron La Habana y Manila (1762), donde se evidenciaron sus intenciones de expandirse y la poca defensa que los españoles podían presentar a dicho avance.

18 Piragua: embarcación mayor que la canoa, larga y estrecha, comúnmente fabricada de una sola pieza.

19 Cédula Real del 31 de mayo de 1784 (McFarlane, *Colombia* 93).

En la confesión del inglés Velasco²⁰ (1761) se encuentra una buena aproximación a la expansión inglesa y el lugar que ocupaban para esta el Chocó, el Darién y el Atrato:

Échese la vista a todo el Plan de la America, y obsérvese qué dilatado continente poseen los ingleses desde el río Misisipi [...] en esta parte occidental del globo, y la libertad de navegar que tienen en el mismo río, igualm[en]te que los españoles que habitan ahora el Nuevo Orleans: ellos tienen en la costa de la Florida aquel famosísimo puerto de Panzacola grande y espacioso p[ar]a sus navíos de guerra de cualesquiera porte y dimens[i]on[es] como una espina que va creciendo y que traspasará a su t[iem]po el corazón y partes vitales del com[erci]o de México: desde allí échese en d[ic]ho mapa una vista seria del otro lado del golfo de México examínese la parte de Honduras que ellos tienen por el tratado de paz: desde allí póngase la vista en toda la costa; desde allí tienen como tenían primero una poses[ió]n clandestina de todos los lugares, h[as]ta la tierra de Mosquitos, y las diferentes islas hacia el este, y hacia el sur h[as]ta las islas de Buchatona con los famosos puertos de S[a]n Juan Blenfield, Puerto de Perlas, Cavo gracias a Dios, Truxillo [ilegible]. Desde allí véase el Darién todavía más hacia el este; como el coraz[ó]n está colocado en el cuerpo humano, así el golfo del Darién, o Calidonia como ellos le llaman está situada con un grande com[erci]o entre Portovelo, y Cartagena. Ellos tienen toda aquella tierra, su riqueza e importante trato y la nación de su devoc[ió]n de donde la embarcac[ió]n anual, como ellos la llaman la fragata de fuerza trasante, conduce más intereses a manos de los mercaderes ingleses, que los comerciantes españoles sacan de las provincias adyacentes. (ACC, C, CI, 12015, ff. 18 r.-18 v.)

La década de 1760 empezó con una alarma para los virreinos americanos. El Nuevo Reino de Granada, al igual que Nueva España y la Audiencia Real de Guatemala, se encontraban amenazadas y deseosas de tomar acciones en su defensa. Con el Tratado de Paz de París de 1763, la Corona había concedido a los ingleses el derecho de libre exportación, y en 1783, luego de la independencia de los Estados Unidos, se firmó el Tratado de Versalles, con el que los ingleses obtuvieron del rey Carlos IV el reconocimiento de la posición estratégica de

20 El virrey Messía de la Cerda sostiene que el inglés capturado “dice llamarse Pedro Alejandro Velasco”.

Gibraltar y el derecho de explotación y comercio de negros. Entre 1778 y 1789 las rutas comerciales legales se diversificaron paulatinamente y a la Corona se le permitió el comercio entre 14 puertos españoles y 35 puertos americanos. Los cambios se verían reflejados en un aumento más o menos constante de la actividad comercial española hasta 1796 (McFarlane, “El comercio”). El Reglamento de Libre Comercio exigía que los dueños de las embarcaciones que hicieran el trayecto atlántico fueran de origen español y estipulaba que tanto las mercancías que entraban como las que salían en ellas pagarían un menor arancel. Un nuevo enfrentamiento con Inglaterra (gran asedio a Gibraltar, 1779-1783) limitaría una vez más el comercio con América y obligaría a España a permitir el “comercio neutral” con extranjeros y la expedición de asientos²¹. De este modo, las navegaciones y las rutas terrestres con tráfico legal e ilegal ayudaron a mantener los vínculos comerciales desde y hacia la gobernación del Chocó.

El virrey Messía de la Cerda describía así la práctica inglesa que, más allá de los acuerdos, se movía en una ilegalidad de posesión del territorio americano:

Ellos han fijado en el país de Mosquitos y Calidonia un gran núm[er]o de factores, y comerc[ian]tes particularm[en]te más en la última. Mas a la última el Gob[iern]o inglés, dirá como es costumbre en su sutil modo: ellos no tienen n[ue]stra licencia. Sin embargo nótese despacio que cuando sobrevenga una guerra declaran francamente que ellos están allí establecidos, y alegarán prescripción pacífica de aquella tierra un tiempo tan dilatado; y dirán entonces a los españoles posesión legal de ellos, e insistirán tan altam[en]te como acostumbran, en que todos los lugares de que tengan pos[esio]nes, se les confirme en un futuro tratado de paz y expondrán por alegar más: nosotros tenemos derecho cedido de los naturales, que tienen un derecho indispensable de disponer de ellos a favor de quien quisieren. Estas y otras muchas cosas alegarán; y si ven que esto no tiene lugar con prontitud dirán últimam[en]te si estas raz[on]es no hacen fuerza claramente dirán, la h[a]rán las leyes de las Armas como lo han hecho en todos los demás parajes que tienen en la América, y los conservarán, si no se les desposee por la fuerza de las Armas, y políticas. (ACC, C, CI, 12015, ff. 18 v.-19 r.)

21 Asiento: “Contrato concertado entre el monarca y un particular para la provisión de algún artículo. Después de la década del noventa del siglo XVI, el asiento quedó referido sólo al abasto de obra de mano esclava para las minas, las haciendas y el servicio doméstico en las colonias hispanoamericanas” (Jiménez 117).

Lo anterior, aunado a las continuas incursiones de andarieles y cunacunas²² en esta área, hizo ver a las autoridades virreinales la necesidad de reestructurar el sistema defensivo y comercial del río Atrato, a fin de incrementar la presencia hispánica y con ello vigilar el comercio y proteger las fundaciones de la gobernación del Chocó. Así lo mencionaba el virrey Messía de la Cerda en 1772:

frecuentes insultos de los indios cunas, para cuyo reparo han pasado de mi orden algunas armas, pólvora y municiones al Chocó con que pueda resistir el Gobernador algunas invasiones repentinas. (Messía de la Cerda 59)

A partir de 1772 se retomó la discusión de abrir el comercio entre Cartagena y Nóvita a través del río Atrato, debido, entre otras razones, a que las prohibiciones impuestas debilitaban a los mineros. Al ser prohibida la navegación a lo largo del río Atrato, los extranjeros no tuvieron competencia en el trato comercial y solo pudieron ejercer una mínima oposición militar. Sin embargo, eran los que poseían el oro que la Corona tanto necesitaba para financiar los intervalos de guerra que caracterizaron el siglo XVIII. Ello hacía necesario que la Corona recuperara el control de las actividades náuticas por dicho río y conociera su área de influencia.

Conocer el Atrato

Para empezar a entender la existencia de mapas sobre la provincia del Chocó en el siglo XVIII, primero se debe analizar el contexto de su producción. Desde mediados de aquella centuria, Fernando VI, Carlos III y Carlos IV auspiciaron distintas expediciones a regiones que eran visitadas por extranjeros en aras de controlar el comercio. Cada expedición tenía la orden de describir, elaborar mapas y hacer mediciones de los puertos (Nieto 235-242). Comúnmente, estos viajes los hacían ingenieros militares con formación científica, cuya instrucción inició con la creación del Real Cuerpo de Ingenieros Militares en 1711.

22 Andarieles y cunacunas: “Grupos indígenas que habitaban las tierras del bajo Atrato y el río Tanela, y que mantenían relaciones hostiles con los indios chocoes. Su amistad con los piratas y corsarios ingleses y holandeses los puso en enfrentamiento con las autoridades coloniales, pues el hecho de que usaran armas de fuego los hacía altamente peligrosos” (Jiménez 116).

Las mediciones y los reconocimientos pudieron llevarse a cabo gracias a la ciencia militar que se impartía a los ingenieros, por un lado, y a los nuevos instrumentos de medición que permitieron la modernización del método cartográfico, por el otro. Ejemplo de esto fueron las triangulaciones que, con la aparición en 1720 del anteojo (teodolito) para medir ángulos y puntos, permitieron realizar una adecuada representación espacial (J. González, “Primeros” 24-25). Otros ejemplos del desarrollo de la cartografía se encuentran en la expedición hispanofrancesa dirigida por Charles de La Condamine entre 1736 y 1744, que buscó la medición de los grados para determinar la forma de la tierra, o la expedición de 1769 en la Baja California para observar el paso de Venus y calcular la distancia entre la Tierra y el Sol. Con la aparición de la cartografía geométrica y el empleo de la geodesia en la segunda mitad del siglo XVIII, se obtuvieron mapas con una planimetría correcta (Manzano *et al.* 10). Por otra parte, es necesario resaltar que, entre los mapas consultados para esta investigación, solo el de Juan Donoso se hizo de esta manera.

Los ingenieros participaron tanto en la cartografía como en una empresa mucho mayor que buscaba ordenar el territorio; a saber, la creación de obras públicas de defensa y urbanas. Estas obras siguieron dos premisas básicas: reconocimientos territoriales e intervención militar en estas áreas; en otras palabras, fueron los ingenieros militares quienes sacaron adelante las políticas de urbanización, población y ocupación militar del territorio (Moncada). La exploración del Atrato hecha por Juan Donoso ilustra estos modos de proceder. Esta no se limitó al levantamiento cartográfico sino que realizó acciones militares:

el ingeniero Donoso que había acudido al ruido de los tiros de la Boca del Río con una de las Piraguas, donde se había acudido de la Costa, les tomó la espada, y se hizo el inglés prisionero, y mató un indio, cogiéndoles varias armas. (BLAA, M, MSS480, f. 4 v.)

La producción cartográfica y las relaciones adjuntas fueron, sin embargo, poco divulgadas. Los mapas y las relaciones eran, por lo general, enviados a autoridades hispánicas y guardados en archivos reales. Esto explica por qué el ingeniero Juan Donoso desconocía los planos anteriores que se hicieron del río Atrato. En su relación solo menciona el conocimiento de un plano de Antonio de Arévalo donde se encuentra la loma de Las Pulgas:

Plano Real que le entrego a d[ic]ho ingeniero el director d[o]n Antonio de Arévalo, por lo que deseoso del mayor bien del servicio, resolvió reconocer formalmente el río, ya que se le presentaba tan buena ocasión,

y que no había noticia lo hubiera ejecutado otro desde los tiempos de su descubrim[ien]to. Todo lo cual se manifiesta en el plano general que se levantó del río marcando de puntos cuanto se pudo averiguar, por de prácticos, y varias noticias adquiridas con el mayor cuidado. (BLAA, M, MSS480, f. 4 r.-4 v.)

En la década de 1770, la Corona envió ingenieros militares para que exploraran y estudiaran la viabilidad del proyecto de apertura de la navegación del río Atrato. El primer plano que encuentro de este río, titulado *Descripción de la Provincia de Zitará y curso del Río Atrato* (elaborado por un ingeniero militar de nombre desconocido y que presenta el largo de su curso), data de 1777. El ingeniero afirma: “lo cierto es no ha habido sujeto, que se dedique al reconocimiento formal de ríos y quebradas” (Arrubla 37). En la relación que acompaña este plano se encuentra que la intención de realizarlo fue el abastecimiento de los mineros del Chocó:

Necesitando de todos estos efectos el Vecindario de la provincia para conservar la vida humana y cultivar la Tierra; y siendo tan excesivos los precios, hallándose los Minerales atrasados, por el poco oro que producen, se ve en el día arruinada y los mineros tan adeudados que no pueden respirar. El único arbitrio para que florezca la provincia, es fomentarla de otro tanto número de negros, como los que al presente tiene, proporcionando las ropas y víveres a un moderado y equitativo precio con este veneficio se promete el vecindario su desempeño, y aumento de vienes para servir a Dios y al Rey. (Arrubla 39)

El sucesor de Messía de la Cerda, Manuel de Guirior, continuó con esta empresa y fue más allá al postular en 1776 la liberación del tráfico por el Atrato: Habiendo proveído al Chocó de dos ríos por donde pueden proveerse cómodamente de los mares del Norte y Sur, se hayan dirigido las providencias del Gobierno a cerrar estas dos puertas, prohibiendo su entrada y tránsito con graves penas, hasta la del último suplicio, precisando a los mineros a vivir siempre en miseria, y haciendo más dificultosa y pesada la extracción de los oros de que abunda. (Guirior 68)

Y añade:

se persuade la utilidad y común beneficio que debe esperarse que se navegue dicho río, y que por aquella vereda se establezca el comercio

y se provean las Provincias del Chocó, de todo cuanto necesitan, conduciéndose a pequeño costo y corto tiempo de Cartagena los efectos, fierro, acero, los negros y víveres, para que puedan tomar vigor los mineros y dedicarse al importante trabajo de las minas, sacudiendo la miseria que por la distancia y carestía les tienen oprimidos de deudas y trampas, que de otro modo no podrán satisfacer ni adelantar en su ejercicio. (Guirior 65-66)

Como se mencionó, el plano de Juan Donoso es el más preciso en cuanto a distancias y su relación mucho más completa en lo que respecta al inventario de las provincias de la gobernación del Chocó. Donoso comienza su relación describiendo el propósito de construir una fortificación para vigilar el comercio, como una primera medida para permitir el tráfico:

Conforme a los informes de gobernadores más celosos, que instruidos, no había otra tierra firme sobre las orillas del Atrato que la loma de Las Pulgas, en cuya intelig[enci]a S[u] M[ajestad] mandó reconocer esta a fin de examinar de q[ué] fortificación sería capaz para proteger el comercio que se intentaba abrir por este río, interrumpido al presente por razones que nadie entiende. (BLAA, M, MSS480, f. 3 v.)

El ingeniero Juan Donoso, teniendo presente la posibilidad de realizar el tráfico por este río, buscaba la mejor posición para edificar esta fortificación, la cual permitiría controlar el paso de los barcos y su contenido:

haberse sabido que la decantada, y solitaria loma de Las Pulgas sobre el río Atrato, no es ni solitaria, ni la primera que se encuentra subiendo el río como se creía, conforme al reconocimiento, que algunos meses antes había hecho el oficial de Marina D[o]n Antonio Modesto de superior orden. Pues es la de Tumarador-grande, distante un tiro de fusil de la orilla del río, y la de Las Pulgas está medio día más adelante sobre el mismo río (cuyo pie es de Piedra dura). (BLAA, M, MSS480, ff. 4 v.-5 r.)

La elección del lugar es importante porque “En la loma de Las Pulgas, corren unidas las aguas de Atrato, y es el sitio por aquí más estrecho: Tendrá doscientas varas de latitud” (Arrubla 37) y estratégicamente es un lugar clave para el control y la vigilancia.

En 1776, el virrey Guirior, consciente del comercio ilegal existente, impulsó dicho propósito:

sin dilación convenía facilitar los medios conducentes, reducidos a fabricar una ligera fortificación en el río Caimán, que sirva por una parte de freno a los indios bárbaros, y por otra, de abrigo a nuestras embarcaciones, si fuesen insultadas por las extranjeras. (Guirior 66)

En contrapartida, en 1779, el ingeniero militar Antonio de la Torre expuso lo difícil de esta empresa y la descartó:

en el que sólo se podrá hacer un pequeño edificio y aún deje de anegarse en creciente grande según se conocen las señales que han alcanzado otras; para el que será muy difícil la conducción del material por la larga distancia de las montañas; y acaso la más próxima será la del Caimán. (Moreno 197)

Estos argumentos los compartió el teniente gobernador y oficial real de la provincia de Citará (1786), Andrés León y Segovia, al quejarse de los altos costos que acarrearía la fabricación de otra vigía sobre el Atrato, solo teniendo en cuenta la manutención de los constructores, en donde:

una ración de armada en aquellos países, compuesta de carne salada pan y arroz, porque el quintal de la primera especie que llevan de Cartago o de Buga, vale cuando menos en la mayor abundancia 32 pesos, una arroba de arroz seis pesos y 54 un barril de 8 arrobas de arina. (AGS, SG, leg. 7238, 29, f. 4)

A pesar de todo ello, se construyó la vigía diseñada por Donoso, la cual si por este orden importó solamente 1200 p[eso]s, no alcanzaba por el otro 80 para ella, y este grande servicio debido a la inteligencia calculo y economía del que expone. (AGS, SG, leg. 7238, 29, f. 6)

Si se tiene en cuenta que el Chocó es una región aurífera, puede suponerse que era posible cubrir estos costos, y ello invita a pensar que los cargos medios de autoridad virreinal no estaban interesados en controlar el contrabando, quizás porque recibían sobornos por su parte²³.

23 El trabajo de Meisel muestra que durante la década de 1780 no hubo comisos, ni presas por contrabando. Es difícil suponer que no existió esta práctica. Se puede pensar, en cambio, que esta se llevó a cabo en connivencia con los funcionarios reales.

Parcialmente resuelta la vigilancia del comercio con la construcción de la fortificación propuesta por Donoso, se esperaba que la apertura de la navegación y el comercio del río Atrato iniciara con un proceso de renovación del Chocó.

Con la construcción de la vigía, empezó realmente a concretarse la navegación y el comercio legal. El 21 de agosto 1784, Domingo López Vergel y Pablo García, vecinos de Cartagena, solicitaron licencia para comerciar

p[o]r el citado río Atrato a las prov[incia]s, del Choco, y llevar igualm[en]-te, tres embarcac[ione]s menores con g[é]ne[ro]s, mercerías de Castilla y efectos de la t[ie]rra p[ar]a abastecer d[ic]has prov[incia]s [...] [y] ofreciendo servir a S[u] M[agestad] p[o]r esta gracia con quinientos pesos q[u]e entregare en estas casas o en las de Cartag[en]a según lo determinase V[uestra] Ex[celencia] p[ar]a ayuda de la construcción de los fuertes q[u]e se han de hacer en la Calidonia y río de Caimán. (AGN, *MI*, leg. 81, f. 503)

De igual modo, el 3 de septiembre de 1785, Manuel Pardo y Lorrilla (vecino de Cali) solicitó licencia “de llevar algunos efectos de Castilla, y traer también de retorno maderas y resinas, de las q[u]e producen aquellos países, y en oro o dinero lo restante, q[u]e puedan rendir mis negociaciones” (AGN, *AD*, leg. 6, f. 50).

A todos se les concedió la licencia y se les pidió registrar su mercadería en la Real Aduana de Cartagena (AGN, *AD*, leg. 6, f. 51). Se observa que ponderados los beneficios de la navegación y asegurado el comercio por el río Atrato, se dieron licencias inmediatamente se legalizó la apertura de la navegación. La cédula fue una corroboración de la empresa que realizaron los ingenieros militares.

Este proyecto se cristalizó aún más cuando en 1797 Antonio Hidalgo, cabo de las bocas del río Atrato e intérprete de “indios gentiles”, solicitó el permiso para dirigirse con una población y crear una fundación en la loma:

a mi voz he tenido trecientos, setenta indios, los que desean, y me dicen que como consigo mi acomodo podré formar en la loma de Las Pulgas una población, muchos de ellas saldrán, y con esta idea poco, a poco irán saliendo. (AGI, *ES*, 57, N. 20, ff. 3-4)

La vigía se construyó a pesar de los obstáculos y permitió fundar un pueblo de indios tributarios. Sin embargo, los beneficios fueron menos para los mineros y más para los comerciantes de importaciones (mercaderes valorados favorablemente), considerados “el gremio más digno de atención en la república” (Manso 30). Como se expone a continuación, la Nueva Granada poseía un circuito económico que estimulaba el comercio en oro, primordialmente, y en

una dirección, la Real Hacienda (Colmenares). Este interés por la extracción de excedentes generó una regionalización en función de la actividad económica y cercanía de los puertos. Aunque se privilegiaron los intercambios hacia España sobre los interprovinciales (Bernard y Zambrano), en la segunda mitad del siglo XVIII se flexibilizaron estas medidas y se dio cabida a nuevos espacios y dinámicas de comercio, como ocurrió en la gobernación del Chocó por medio del río Atrato.

El Chocó como centro de intercambio comercial

Desde la época de la Conquista, el poblamiento del Chocó se intentó desde el norte, el sur y el oriente. En 1601 se creó el real de minas de Nóvita. A mediados de aquel siglo, el Chocó estaba compuesto por Poya, Noanamá, Citará y Tatamá, y en 1687 se convirtieron en tres: Nóvita, Citará y Baudó. El Chocó se definió como gobernación en 1726²⁴ con la segregación de Popayán, y Nóvita pasó a ser el centro administrativo y sede de la Tesorería Real. La jurisdicción incluyó el área alrededor del golfo del Darién hasta el límite con la provincia de Cartagena, al oriente del Atrato hasta el límite con Antioquia, al noroccidente con Tierra Firme (Panamá) y al sur con Popayán.

En 1670 Bartolomé Antonio de Guzmán, refiriéndose al Atrato, señalaba que “pasadas las crecientes de los inviernos y entrando el verano [...] quedan descubiertas las playas, hallan en muchas playas puntas de oro” (Guzmán 94). En el siglo XVII el interés de la Corona por el Chocó estimuló la apropiación minera, principalmente la extracción para el fomento de quintos reales²⁵. Al mismo tiempo, era poco poblada y con problemas de comercio ilícito (Jaramillo 131-139). Se hace evidente el contraste entre una cuenca llena de “oro y ricos y abundante pescado” y una “tierra agria y áspera” (Guzmán 95).

Un siglo más tarde, la atención continuó enfocada en el oro, pero más con un carácter de abastecimiento de subsistencia de las minas y una preocupación

24 Real Cédula del 28 de septiembre de 1726.

25 La quinta parte de la extracción del mineral se pagaba al rey.

por el descenso en quintos²⁶. El virrey Pedro Messía de la Cerda lo presentaba así a su sucesor en 1772:

En las provincias del Chocó, tan célebres por sus minas, se padece una lamentable escasez de víveres y de todo lo necesario para la labor, comprando los mineros a subidos precios el alimento, fierro, acero, esclavos y demás; y para reparar de algún modo su indigencia, seguido expediente judicial, conseguí cada año pudiesen navegar de Guayaquil dos barcos para su provisión. (Messía de la Cerda 59)

El censo del Chocó en 1778 presentaba 2 % de población blanca, 39 % de población esclava y 37 % de población indígena. El 21 % restante correspondía a una población mestiza (libres de todos los colores, muchos de ellos negros y mulatos) (Bernard y Zambrano). Los blancos caracterizaron a los restantes como una “nación ociosa, pero con exceso ambiciosa” de indios que “tienen tratos con los ingleses, holandeses y franceses de las colonias de Jamaica y Curazao” (Arrubla 36). Vale anotar que a finales del siglo XVIII, el Chocó tenía la mayor cantidad de esclavos en todo el Nuevo Reino de Granada, empleados en su mayoría en las minas. Sin embargo, fue en ese siglo cuando la explotación de las minas de oro de Antioquia comenzó a rivalizar con las de Chocó (Friede 617-621). Por ello, el abastecimiento de las minas empezó a realizarse en dos direcciones, lo que explica la búsqueda de caminos entre las dos provincias. Esto significó un incremento en el comercio ilegal. El Darién no ofrecía oposición a los contrabandistas extranjeros, pues solo existía una vigía en el río Caimán para proteger el golfo del Darién, y una para proteger el Atrato en Curbaradó, esta última sin militares permanentes (AGN, MM, leg. 126, ff. 191-192).

La posición privilegiada del Chocó permitía la comunicación hacia dos valles contrapuestos: el del Atrato hacia el norte y el de San Juan hacia el sur. Con el río Atrato como eje, era viable la comunicación hacia el mar del Sur por medio de seis canales: Atrato-Tuira, Atrato-Truandó, Atrato-Napipí, Atrato-Quía, Atrato-Baudó y Atrato-San Juan. El último es el que más interesa a mi investigación. El Atrato se comunicaba con el San Juan por medio del

26 Melo señala un descenso en la participación regional del Chocó en el oro declarado para pagos de quintos, ente 1775 y 1779, de 43,3 % a 29 %, en contraste con la amonedación de la casa de la moneda de Popayán que tuvo un aumento.

arrastradero²⁷ de San Pablo. Este puente de tierra entre Quibdó e Istmina tenía 26 m de diferencia en altura y 46 km de longitud, y se podía recorrer en tres trayectos de tráfico: a) por el río Atrato, siguiendo el curso del río Quito; b) por el río Quito, siguiendo el curso del río San Pablo; y c) por medio de una conexión con la quebrada Mónica hasta el río San Juan en Istmina (Mendoza 35-38).

El río Atrato representó una alternativa comercial al tráfico de mercancías. A lo largo de su curso de aproximadamente 750 km, recibe las aguas de 150 ríos y más de 350 arroyos. El ancho varía entre los 500 m (en su desembocadura) a los 250 m (en Quibdó). Durante la estación de lluvias se desborda y cubre varios kilómetros. Esto hizo posible un transporte acuático durante todo el año para embarcaciones de bajo y medio calado. Como el Atrato desemboca en el golfo de Urabá, permitió el acceso desde el mar del Norte al interior del Nuevo Reino de Granada. Además, a través del río San Juan, se conectaba el mar del Norte con el del Sur por medio de los “arrastraderos”, y se convertía así en una zona de tránsito interoceánico. José López García fue comisionado en 1776 por la Real Audiencia para hacer un informe sobre la posibilidad de utilizarlo, y dijo: “la abertura y desmonte de tres o cuatro brazas de anchura y enpalizadura de unos zanjones, cortaduras de aguas para la duración de esta compostura, durables según la experiencia de quince a veinte años” (Jiménez 43).

Como señala Moreno de Ángel, las mercancías se introducían generalmente por Cartagena, de ahí a Mahates, Barranca, Mompo, Honda, Ibagué y Nóvita, tardaban 87 días y costaban 3.806 pesos y 6 reales las 50 cargas. En cambio, se calculaba que por el Atrato solo tardarían 24 días y las 160 cargas costarían 504 pesos (Moreno 202).

Donoso dividió el comercio en dos tipos: interno (local) y exterior (interprovincial e intervirreinal). El primero es descrito como “muy corto, con el ningún aprecio que se hace de sus producciones, o frutos, y así solamente el oro única materia comerciable que hay, y con ella se provean de cuanto han menester, estando por esta razón ricos los lugares circunvecinos, y miserables los del Choco” (BLAA, M, MSS480, f. 17 v.).

El segundo lo plantea como mucho más amplio, tanto que el ingeniero invitaba a cambiar la concepción del Chocó como una zona al margen y aislada por una que cumplía un papel central. Es decir, según Donoso, el área espacial de tráfico de mercancías a través del Atrato y por medio del arrastradero de

27 Emplazamientos que sirven de conexión entre las vías fluviales, por donde se hace el arrastre de todo tipo de productos.

San Pablo “q[u]e dista 3 días de navegación de Quibdó por el que se pasa del río de s[a]n Juan, q[u]e desagua en la mar del S[ur]” (BLAA, *M*, MSS480, f. 17 v.) permitiría el comercio con Quito, a través de Guayaquil y con Lima a través del Callao. De hecho, los géneros para la fecha venían en dos o tres barcos anuales por Guayaquil (Sharp 10). Por el río Andágueda, a través del pueblo de Chami, se podrían embarcar hacia Lloró. Por el río Bebará se hacía comercio con Antioquia, así como sucedía con Murri por el río Bebarama. Incluso se planteaba el comercio con Panamá a través de Cupica (BLAA, *M*, MSS480, f. 18 v.).

Así, su interés se centró hacia el Atrato, una alternativa más eficiente que la de Guayaquil:

La vereda más cercana para proveer al Chocó de todo es sin duda por el golfo del Darién a introducirse por el río Atrato: pero estando prohibida su navegación con pena de la vida en real cédula, no puede tratarse este punto sin que precedan muy justificadas diligencias y prolijo examen. (Messía de la Cerda 59)

Donoso estaba por ende convencido de que la ruta por el Atrato era la más eficiente para proveer al Chocó y que su apertura traería bondades tanto a la Hacienda como a los mineros del Chocó, lo que resumía en ocho puntos:

1. Fácil acceso de las misiones evangelizadoras a la zona.
2. Aumento de la población de mineros y reducción de los “escondites de los indios”.
3. Aumento de agricultura asociado al aumento de población.
4. Surgimiento de nuevos oficios.
5. Aumento de la defensa (un grupo más grande es más difícil de sorprender por indios e ingleses).
6. El abastecimiento por el río, baja el costo de las mercancías y el peligro de los comerciantes.
7. El comercio favorece a la Real Hacienda.
8. Reevaluar la necesidad de Corregidores y de Capitanes a Guerra. (BLAA, *M*, MSS480, ff. 21 r.-26 r.)

Consideraciones finales

El objetivo principal de este estudio fue analizar cómo se produjo la liberación en la navegación del río Atrato, a partir de las acciones de ingenieros militares que construyeron su argumentación con base en las dinámicas de comercio y la producción minera. En el contexto histórico, Juan Donoso, al igual que otros ingenieros militares, pertenecía a una red social que ejercía una profesión, una actividad específica, cuyas acciones estuvieron integradas y respaldadas por una ideología que compartía con la Corona. Los tiempos de guerra y paz así como el espacio de prácticas de minería y subsistencia parecían determinantes, porque el contrabando en la vía del Atrato se atribuía a la prohibición de la navegación comercial; en otras palabras, el facilitar el libre comercio era visto como una alternativa para reducir el contrabando. Tal ilusión fue efímera. El contrabando siguió existiendo. Y fue también una ilusión creer que se podría ordenar la población del Chocó a través de la coacción militar para acabar con las incursiones de extranjeros e indios bravos.

Al analizar el proceso de liberación comercial del río Atrato, se advierte cómo se fue modelando, cristalizando y socializando una utopía. Es decir, fue una perspectiva utópica como plan, como proyecto que halagaba y cuya práctica era imposible (Domínguez), particularmente porque se produjo en las formas y usos de la cartografía virreinal. También, en el sentido de Harvey, la utopía es aquella construcción artificial del espacio con una economía coherente y organizada, en gran medida cerrada, y donde la forma espacial controla el proceso social, esto es, se excluye el cambio, el proceso histórico, y la estabilidad se logra cuando se garantiza una forma espacial fija (Harvey 159-228). El proyecto para el Atrato no dejó de ser una cartografía estática que manifestó una meta, un camino que construir y una artificialidad planteada para este espacio. La exploración, el reconocimiento, la relación y los mapas son fases de un proceso político y económico, un proyecto virreinal para el río Atrato. La manera como se ocupó, intervino, pobló y controló a la gobernación del Chocó fue un proceso contradictorio que, al mismo tiempo, brindó un horizonte de posibilidades (fallidas) y buscó obtener con eficacia el oro de los mineros. Las contradicciones son visibles en el desconocimiento de las distintas realidades que se superponen: comerciantes criollos que querían entrar en el mercado del Atrato, funcionarios corruptos, mineros que se enfrentaban cada año al agotamiento de sus yacimientos y al endeudamiento, esclavos que huían a provincias al margen de la ley virreinal e indios que defendían sus territorios.

El proyecto de los ingenieros militares se planteó en papel, un papel que no contenía las relaciones locales e interprovinciales, lleno de objetivos para el futuro, que no tuvo en cuenta la posibilidad de la guerra y el permanente comercio legal e ilegal entre sus jurisdicciones. La visión de los ingenieros militares se cristalizó parcialmente y se diluyó una década después de la temporalidad considerada en esta investigación (1760-1790). El Chocó se convirtió en una paradoja: la región más rica y la más pobre.

La relación de Juan Donoso termina con una nota: “Pareciéndome que aun con todo lo d[ic]ho, aun no basta para entender desde luego la decadencia de estas provincias, y total ruina en que van a ser confundidas con su miseria” (BLAA, *M*, MSS480, f. 26 r.). En una situación similar me encuentro yo con este texto. No puedo explicar la “miseria” del Chocó, pero encuentro posibles lugares que pueden servir a este propósito. Se debe precisar mejor el ordenamiento territorial de la provincia del Chocó, empezando por unificar los criterios administrativos del virreinato, para identificar dentro de cada jurisdicción cómo se debatía el intercambio de mercancías. Esto exige una evaluación a escala de las provincias: de los tipos de asentamientos y de las relaciones existentes en su vecindad.



BIBLIOGRAFÍA

FUENTES PRIMARIAS

A. Archivos

Archivo General de Indias, Sevilla, España (AGI).

Estado (*ES*), 57, N.º 20.

Archivo General de Simancas, Valladolid, España (AGS).

Secretaría de Guerra (*SG*), legajo, 7238, 29.

Archivo General de la Nación, Bogotá, Colombia (AGN).

Aduanas (*AD*), legajos 6, 50.

Milicias y Marina (*MM*), legajos 126, 192.

Miscelánea (*MI*), legajos 81, 503.

Archivo General Militar de Madrid (AGMM)

Cartoteca (c)

Sección B

Grupo 6, 5240 Donoso, Juan. *Plano del curso del Río Atrato* (1780)

Sección C

Grupo 1, 5935 De Ariza, Andrés. *Mapa que presenta el terreno que ocupa la provincia del Darién* (1778); 5941 De la Torre, Antonio. *Plan que manifiesta las costas del Mar del Norte y Sur* (1779); 6042, De Quiroga, Ignacio. *Mapa E[t]nografico del país q[u]e ocupa el Río Atrato*.

Archivo Central del Cauca, Popayán, Colombia (ACC).

Colonia (c).

Civil (ci) 12015.

Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá, Colombia (BLAA).

Manuscritos (M), MSS480.

B. Impresos

Arrubla, José Manuel. “Descripción de la Provincia del Zitará y curso del río Atrato, por autor desconocido [1777]”. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, vol. VIII, n.º 1, 1948, pp. 17-39.

Berastegui, Antonio. “Relación sobre el gobierno del virrey D. Sebastián de Eslava por el oidor D. Antonio Berastegui. 1751”. Giraldo, pp. 31-42.

“Descripción de la Provincia de Zitará y curso del Río Atrato (1777)”. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*. Vol.º 8, n.º 1, marzo de 1948, p. 17.

Giraldo, Gabriel, editor. *Relaciones de mando de los virreyes de la Nueva Granada*. Bogotá: Banco de la República, 1954.

Guirior, Manuel de. “Relación del estado del Nuevo Reino de Granada que hace el Excmo. Sr. D. Manuel de Guirior al Excmo. Sr. D. Manuel Antonio Florez. 1776”. Giraldo, pp. 69-97.

Guzmán, Bartolomé Antonio de. “Descubrimiento y pacificación del Chocó [1670]”. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*, vol. VIII, n.º 1, 1948.

Manso, Antonio. “Relación hecha por el mariscal de campo D. Antonio Manso, como presidente de la Audiencia del Nuevo Reino de Granada, sobre su estado y necesidades en el año de 1729”. Giraldo, pp. 21-30.

Messía de la Cerda, Pedro. “Relación del estado del virreinato de Santafé que hace el Excmo. Sr. Pedro Messía de la Cerda a su sucesor el Excmo. Sr. Don Manuel de Guirior. 1772”. Giraldo, pp. 52-63.

F U E N T E S S E C U N D A R I A S

- Bermejo, José Luis. “Dos aproximaciones al contrabando en la España del Antiguo Régimen”. *Cuadernos de la Historia del Derecho*, n.º 4, 1997, pp. 11-60.
- Bernard, Oliver y Fabio Zambrano. “El poblamiento durante la Colonia”. *Ciudad y territorio el proceso de poblamiento de Colombia*. Bogotá: Academia de Historia de Bogotá, 1993, pp. 25-61.
- Cantor, Erik Werner. *Ni aniquilados, ni vencidos: los emberá y la gente negra del Atrato bajo el dominio español. Siglo XVIII*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000.
- Colmenares, Germán. *Historia económica y social de Colombia I 1537-1719*. Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1997.
- Domínguez, Ramón Joaquín. *Nuevo suplemento al Diccionario Nacional o Gran Diccionario Clásico de la Lengua Española*. Madrid: Imprenta y Librería Universal de los Sres. Crespo, 1869.
- Friede, Juan. “El Atrato como vía de acceso al Pacífico”. *Revista Policía Nacional*, vol. IX, n.º 27, 1958, pp. 617-621.
- García, Irma. “El estudio histórico de la cartografía”. *Takwá*, n.º 13, 2008, pp. 11-32.
- González, José. “Primeros levantamientos cartográficos generales de Chile con base científica: los mapas de Claudio Gay y Amado Pissis”. *Revista de Geografía Norte Grande*, n.º 38, 2007, pp. 21-44. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022007000200002>.
- González, Luis Fernando. “Chocó en la cartografía histórica”. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. XXXIII, n.º 43, 1997, pp. 3-72.
- . *Quibdó: contexto histórico desarrollo urbano y patrimonio arquitectónico*. Medellín: Instituto de Investigaciones Ambientales del Pacífico, 2003.
- Harvey, David. “El momento utópico”. *Espacios de esperanza*. Madrid: Ediciones Akal, 2007, pp. 159-228.
- Hernández, Mónica. “Formas de territorialidad española en la gobernación del Chocó durante el siglo XVIII”. *Historia Crítica*, n.º 32, 2006, pp. 12-37. <https://doi.org/10.7440/histcrit32.2006.01>.
- Jaramillo Uribe, Jaime. “Factores que influyeron en el poblamiento del territorio colombiano”. *Ensayos de Historia Social*. Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1989.
- Jiménez, Orián. *El Chocó un paraíso del demonio: Nóvita, Citará y El Baudó, siglo XVIII*. Medellín: Universidad de Antioquia, Universidad Nacional de Colombia, 2004.

- Manzano Aguliaro, Francisco, Gil Manzano Aguliaro y Carlos de San Antonio Gómez.** “El levantamiento topográfico y la cartografía en el siglo XVIII: el método de la topografía eclesiástica”. *Congreso Internacional Conjunto XVII Ingegraf XV ADM*, Sevilla, 2005, pp. 4-14.
- McFarlane, Anthony.** *Colombia Before Independence: Economy, Society, and Politics Under Bourbon Rule*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993.
- . “El comercio exterior del virreinato de la Nueva Granada: conflictos en la política económica de los Borbones (1783-1789)”. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, n.º 6-7, 1972, pp. 69-115.
- Meisel Roca, Adolfo.** “El pecado original de las provincias caribeñas: el contrabando”. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, n.º 11, 2003, pp. 9-57.
- Melo, Jorge Orlando.** “Producción de oro y desarrollo económico en el siglo XVIII”. *Revista Universidad del Valle*, n.º 3-4, 1977, pp. 61-84.
- Mendoza, Alberto.** *El canal Atrato-Truandó*. Bogotá: Sociedad Geográfica de Colombia, 1996.
- Moncada Maya, José.** “La cartografía española en América durante el siglo XVIII: la actuación de los ingenieros militares”. *Navigator*, n.º 14, 2011, pp. 20-32.
- Moreno de Ángel, Pilar.** *Antonio de la Torre y Miranda viajero y poblador*. Bogotá: Planeta Colombiana Editorial, 1993.
- Nieto Olarte, Mauricio.** *Remedios para el imperio. Historia natural y la apropiación del Nuevo Mundo*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000.
- Ramírez, David.** *Las geografías de Reclus y Vergara: itinerario de una red*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2006.
- Reclus, Élisée.** *Colombia*. Bogotá: ABC, 1958.
- Rodríguez, Nelson.** “El imperio contraataca: las expediciones militares de Antonio Caballero y Góngora al Darién (1784-1790)”. *Historia Crítica*, n.º 53, 2014, p. 201-223.
- Sauer, Carl.** Introducción a la geografía histórica. 1940. *Geografía histórica*, compilado por Claude Cortes. México: Instituto Mora, 1997.
- Segovia Salas, Rodolfo.** “El platino: la quiebra de un monopolio”. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, vol. XVI, n.º 1, 1979, pp. 106-115.
- Sharp, William.** *Slavery on the Spanish Frontier: the Colombian Chocó, 1680-1810*. Oklahoma: University of Oklahoma Press, 1976.
- West, Robert.** *Las tierras bajas del Pacífico colombiano*. Bogotá: Fundación para la Promoción de la Investigación y la Tecnología, 2000.