

1. Hacia una dimensión geográfica de los mares nacionales: la cartografía náutica como un derrotero territorial

Juan Alexis Acero Rangel¹

Resumen

El objetivo con este trabajo fue aproximarnos a la comprensión del espacio marítimo colombiano a través de la producción de dispositivos cartográficos que develaron nociones geográficas que permitieron analizar la construcción y apropiación del territorio marítimo colombiano. Este proceso de configuración territorial llevado a cabo a través de la producción de cartas náuticas que inventariaron, midieron y representaron formas, elementos e infraestructuras del entorno marítimo fueron determinantes para dilucidar la dimensión de una geografía marítima. De esta manera, descubrimos que con cada expedición y levantamiento hidrográfico realizado en las costas, litorales y aguas marítimas no solo se fueron registrando los datos e información del terreno levantado y las profundidades halladas, sino que de la confección y seguimiento temporal de la producción de dichas cartas náuticas resultó una práctica o manera como el Estado colombiano realizó el mapeo de un territorio marítimo: la conformación y reconocimiento de un geografía marítima adherida al mapa nacional.

Palabras clave: cartografía náutica, ciencias del mar, territorialización, geografía marítima, autoridad marítima.

¹ Disertación realizada en el acto de posesión como miembro correspondiente de la Sociedad Geográfica de Colombia el 8 de junio de 2023. Historiador de la Universidad Industrial de Santander (UIS) y candidato a magíster en Geografía de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia en convenio con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (UPTC-IGAC). Correo: alexisacerorangel@gmail.com

Towards a geographical dimension of national seas: nautical cartography as a territorial route

Abstract

The objective of this work was to approach the understanding of the Colombian maritime space through the production of cartographic devices that revealed geographical notions that allowed us to analyze the construction and appropriation of the Colombian maritime territory. This process of territorial configuration carried out through the production of nautical charts that inventoried, measured and represented forms, elements and infrastructures of the maritime environment, were determinant to elucidate the dimension of a maritime geography. In this way, we discover that with each expedition and hydrographic survey carried out on the coasts, littorals and maritime waters, not only were the data and information of the terrain surveyed and the depths found recorded, but in its preparation and temporal follow-up of the production of these nautical charts, a practice or way in which the Colombian state carried out the mapping of a maritime territory resulted: the conformation and recognition of a maritime geography attached to the national map.

Key words: Nautical cartography, marine sciences, territorialization, maritime geography, maritime authority.

Rumo a uma dimensão geográfica dos mares nacionais: cartografia náutica como rota territorial

Resumo

O objetivo deste trabalho foi abordar a compreensão do espaço marítimo colombiano através da produção de dispositivos cartográficos que revelaram noções geográficas que nos permitiram analisar a construção e apropriação do território marítimo colombiano. Este processo de configuração territorial levado a cabo através da produção de cartas náuticas que inventariaram, mediram e representaram formas, elementos e infraestruturas do meio marítimo, foram decisivos para elucidar a dimensão de uma geografia marítima. Desta forma, descobrimos que em cada expedição e levantamento hidrográfico realizado nas costas, litorais e águas marítimas, não só foram registados os dados e informações do terreno levantado e as profundidades encontradas, mas que

na sua elaboração e acompanhamento temporal da produção destas cartas náuticas, resultou uma prática ou forma como o Estado colombiano realizou o mapeamento de um território marítimo: a conformação e reconhecimento de uma geografia marítima anexada ao mapa nacional.

Palavras-chave: cartografia náutica, ciências do mar, territorialização, geografia marítima, autoridade marítima.

Introducción

Primero estaba el mar. Todo estaba oscuro.

No había sol, ni luna, ni gente, ni animales, ni plantas.

El mar estaba en todas partes.

El mar era la madre.

La madre no era gente, ni nada, ni cosa alguna.

Ella era el espíritu de lo que iba a venir,
y ella era, pensamiento y memoria.

Mitología Kogui.

Un viaje de Bucaramanga a Cartagena de Indias se convirtió en el inicio de un insospechado camino de exploración temática que llevó no solo a la oportunidad de identificar un problema que había sido poco relevante, sino también muy poco estudiado por parte de los investigadores en las ciencias sociales en Colombia: ¡el mar! Algo inmenso y lleno de contenido, de historias e imaginaciones, pero cuya misma grandeza superaba las posibilidades mentales de concebir todo ello y que quedara en manos de un historiador, con las obligaciones sociales que esa profesión implica.

Más bien, el mar producía una limitante, una lejanía, un desconocimiento, una incomprensión. Se percibía el mar como algo uniforme, indómito, incontrolable y poco manejable para un pupilo que emprendía el descenso de la montaña para enfrentarse a la llamada costa, en una pasantía que debía afrontar para así poder saldar unas necesidades institucionales.

Una aproximación que arrancaba desde cero, ya que de no haber visto y contemplado el mar, ni sentido la playa, ni saboreado lo salado de sus aguas, ni haber sido arroyado refrescantemente por una brisa marina a 36,8 grados de temperatura, pasé a inmiscuirme en cada uno de los campos disciplinares que se tenían en el momento para su estudio. Era investigar algo que estaba siendo

objeto de análisis desde diferentes campos científicos. Como se decía: estudiar el mar es reunir todas las ciencias de la tierra para comprenderlo.

1. Las ciencias e instituciones que estudian el mar Caribe colombiano

Si quería empezar a entender cómo se acercaba la academia a esto, debía leer de inmediato sobre las cuatro ciencias involucradas con el lugar en que estaba: la oceanografía física, la química marina, la geología y la biología marina. Claro está, al ser un centro de investigaciones dentro de una escuela naval y estar administrado por marinos de la Armada de Colombia, el enfoque era militar, aunque no con ello restringido solo a investigadores de ese corte, sino que también había geógrafos, ingenieros físicos, biólogos marinos, geólogos y químicos, entre otras disciplinas, que se conjugaban con matemáticos, ingenieros de sistemas y demás, que le daban el carácter multidisciplinar, pero, por sobre todo, se dialogaba al mismo tiempo en lenguajes diversos alrededor del mar.

El aterrizaje al estudio de las ciencias marinas en el país, a través del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) ubicado en la isla de Manzanillo (Cartagena de Indias), se planteaba como todo un reto, una exigencia para la cual no se tenían mayores herramientas desde la historia más que el abordaje desde los estudios sociales de la ciencia, pero que, por lo general, se hablaba de una, y no de todas ellas como objeto de estudio, y mucho menos en algo llamado océano.

Pero había que comenzar por algo, entonces se puso énfasis en la tarea encomendada entre realizar una historia del centro de investigaciones o de las plataformas científicas con las que cuenta el país para realizar las expediciones de investigación. Y opté por la primera, ya que esa otra historia de las embarcaciones era más de los exploradores y las navegaciones, y gran parte estaba depositada en la memoria oral. En cambio, la otra tenía a disposición su archivo.

El acervo documental y bibliográfico como lugar de información de todos los proyectos, estudios, tesis, trabajos de investigación o documentos de todo tipo: el informe ejecutivo, de administración, de gestión y ejecución de programas, ligados a instituciones internacionales de promoción para el cuidado, preservación y comprensión de los océanos para un desarrollo sostenible,

como la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco), con sus programas bandera de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), entre otros.

También los registros históricos de los entes pares, como el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras José Benito Vives de Andrés (Invemar), algunas corporaciones autónomas regionales², las instituciones ambientales del Estado como el Instituto Nacional de los Recursos Naturales Renovables y del Ambiente (Inderena) y otras más presentes en la articulación y cooperación como la Comisión Colombiana del Océano (CCO), que era de tipo intersectorial, planificadora, consultora y coordinadora de las políticas en la materia a nivel del Gobierno nacional; todas ellas hacían parte de la red o sector científico del mar.

Habría que sumar también las carreras de pregrado y los grupos de investigaciones fundamentales en algunas universidades que ya mostraban algún interés hacia los aspectos marinos, entre las que sobresale la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano a través de la biología marina, y algunas orientaciones formativas de la costa que tenían especialidades similares en administración marítima, pesca y turismo náutico.

Desde el afamado galeón San José, pasando por la biota marina de las bahías y los censos de bajamar (o zonas costeras) hasta los cruceros oceanográficos desplegados tanto en el mar Caribe como en el océano Pacífico. Además de los equipos e instrumentos científicos de medición, las tecnologías de estudio para definir la línea de costa y los bienes públicos, los laboratorios de evaluación de la contaminación marina por las aguas de lastre de los buques, la modelación matemática de probabilidades de derrame de hidrocarburos en el mar, la predicción atmosférica y las corrientes marinas con sus fenómenos, hasta pasar por la producción de cartografía náutica; ¡eran campos de acción hasta ese momento impensados!

Estas dimensiones sobre los mares colombianos tuvieron su enunciación y somera descripción en un documento de grado que me permitió volver a la montaña, pero con agusal pegada en el cuerpo y especialmente en el espíritu.

² La Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique (CARDIQUE) en Cartagena y la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (CORALINA) fueron las más activas en ese momento.

El mar es mágico y misterioso, además de poderoso, y tiene sus llamados, sus retornos existenciales.

Ante un breve receso en el clima templado y atendiendo otros órdenes de la vida, la fijación del mar Caribe cultural con los paisajes, los ritmos, los sonidos, las narrativas y la imaginación sobre el entorno marítimo siguieron persistiendo en mi mundo mental y reflexivo con las siguientes preguntas: ¿qué significa el mar para el colombiano? ¿Qué significa para el país eso que llamamos océano y del cual poseemos dos fachadas? ¿Cómo el Estado colombiano se ha encargado de eso?

2. Esfuerzos en el conocimiento del entorno marítimo colombiano

En la vida profesional aparecería una nueva citación a retomar lo emprendido, como el llamado de regreso, pero esta vez ya no desde el buque, las olas y el laboratorio, sino desde la cima de los Andes, a 2.600 metros de altura y sin ninguna arena y parasol, ni arepa de huevo ni jugo de lulo.

Al subir a la capital se produjeron varias epifanías que se proyectaban: "cada expedición científica, cada crucero oceanográfico e hidrográfico realizado en las aguas marítimas colombianas por buques nacionales, obedece a un interrogante generado y por lo tanto a una pregunta por resolver" —seguía la elucubración—, "cada exploración realizada se trataba de indagar y dar respuesta a un problema, algo que surge pero de lo que no hay conocimiento cierto" —sigo de manera encadenada—, "cada esfuerzo por lograr reconocer los mares, cada crucero realizado en buques propios para medir y reconocer las aguas, obedece a una manera de ejercer soberanía, como Estados Unidos, que a través de la NOAA [Oficina Nacional de Administración Oceánica y Atmosférica] ejerce dominio y control sobre el océano, la atmósfera y el clima marino para el interés del Estado".

Con algunas conclusiones ya arrojadas y recuperadas en la primera experiencia, se proponía el destino un reto mayor desde Bogotá. Ya no era hablar de la ciencia y del rol que se tuvo a través de ella para "conocer" el mar. Ya no era la mirada sobre la generación de un campo de conocimiento a la manera bourdiana, en este caso, el científico-marino desplegado por los oficiales y suboficiales navales que, debido a la inclusión de la ciencia en el poder naval

y convertida en poder marítimo, introdujeron dentro de su misión y formación el estudio y aplicación del método científico para “controlar” los océanos que estaban bajo su responsabilidad.

Esta idea convertida en acción política e institucional supo encumbrarse mediante la generación de una especialidad militar-científica, la aparición del oceanógrafo físico dentro de la institución castrense, que conllevó la conformación de un conocimiento adquirido y su práctica, con la creación de centros de investigación, revistas especializadas, la formulación y gestión de un plan de desarrollo nacional de las ciencias del mar y la política marítima de Colombia, la concreción de proyectos internacionales aterrizados al país y la presentación de sus productos al alcance del reconocimiento externo, fundándose así como una autoridad en el conocimiento científico marino del país. Dicho de otra manera, estableciendo un campo de poder, pues poseía los medios, la formación, las infraestructuras y las tecnologías para monopolizar el ejercicio de la práctica científica en el mar nacional.

Ahora, este nuevo emprender con su abordaje desde la Autoridad Marítima Nacional³ asentada en el Centro Administrativo Nacional (CAN), era cambiar de gafas y ver otras realidades ya no circunscritas al desarrollo científico, sino mercante, del espacio marítimo. Esto era observar otros ámbitos sobre el entorno marítimo que comprendían a su vez varias dinámicas yuxtapuestas, y concretamente otra forma de enfrentarlo.

En el escenario aparece el transporte marítimo, el mar como plataforma, como elemento rector de movilidad a través de cuya superficie transitan las navieras y se produce la circulación y la conexión de los mercados a nivel global, que mediante la utilización y mejoramiento de los puertos posibilita la importación y exportación de los productos y el intercambio comercial con las demás naciones.

Para sostener todo ello fue necesario implantar un sistema de señalización con faros, boyas, balizas y el mantenimiento de canales marítimos, fondeaderos y rutas de recalada del tráfico marítimo que se aproxima al borde costero o

³ La Dirección General Marítima (Dimar) es la entidad encargada desde 1952 de ejecutar la política del Gobierno en materia marítima, “contando con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la Nación” (Dimar, 2023). Ejerce sus funciones a lo largo y ancho de la jurisdicción marítima colombiana.

muelle de atraque, ya que esta es la zona de enlace o transición, e igualmente de anclaje de todos los movimientos efectuados en altamar.

Actividades como la administración portuaria, el control e inspección a través de las capitanías de puerto, la supervisión y monitoreo del sistema de luces para la seguridad en el arribo (Dirección General Marítima [Dimar], 2019b), además del estudio técnico y la vigilancia para el desarrollo de infraestructuras en la costa y costa afuera, fueron relevantes para la configuración de la maritimidad desarrollada en el país.

Pero este espacio producido no fue libre, sino fuertemente reglamentado, normatizado y codificado bajo la sombra de un ordenamiento jurídico de carácter y alcance internacional con el cual se estructuró todo un aparato legal para controlar y supervisar las diferentes actividades desplegadas sobre el espacio marino-costero. Dicho campo legal fue establecido en gran parte por la incorporación y adhesión del país a convenios, tratados y comisiones que estructuraron un marco procedimental para la utilización y aprovechamiento de estos espacios.

Con este periplo en la sabana andina, regreso a la tierra natal solo para seguir la ida y vuelta, la marea que viene y va, y lo trae diferente; y de nuevo en la corriente, surge profundamente un interés en la colección de un tipo de producto, de representación visual que desde el primer contacto y en lo sucesivo fue de gran ruptura y trascendencia en el pensamiento.

El descubrimiento de la cartografía náutica como discurso de poder, de narración de un territorio desconocido y por conocer, pero que debía de antemano ser medido, geometrizado y cuantificado prontamente para reconocerlo y apropiarlo. Donde los diversos colores azules de estos mapas no permiten tener distinciones entre las masas de agua y la tierra, incluso también bajo el nivel del mar. Representaciones extrañas y poco valoradas en el análisis académico, en la explicación de realidades y sus contextos, y poco relevantes en la comprensión de estos espacios para consolidar la idea de un territorio marítimo.

Esta inmersión en la recolección de estas cartas me permitió comenzar a indagar sobre su naturaleza, ¿por qué eran hechas?, ¿para qué eran hechas?, ¿a quiénes les importaban y por qué? Si se juntaban, iban formando un mapa ya no del país terrestre, sino de la posibilidad de una nación marítima. Insinuaciones que me llevaron a realizar la pregunta de doctrina: ¿cuál es la historia de esto?

3. La producción de la cartografía náutica y el mapeo del territorio marítimo

Comencé por los relatos y mitos construidos alrededor de estas por los artesanos de la producción de estos artefactos: los cartógrafos. Ellos, que en su mayoría fueron suboficiales de la marina colombiana, me decían: "sin las cartas no hay comercio, no hay navegación que valga", entendiendo que eran piezas fundamentales en la orientación y conducción de las mercancías a otros puntos para que pudieran llegar sanas y salvas al lugar de destino. "Por eso son fundamentales, porque es la carretera levantada para que no se sufra ningún percance", es decir, detrás de ellas hay todo un inventario de rutas y caminos que deben protegerse y defenderse para asegurar el intercambio. Pero también, me comentaba abiertamente un jefe técnico:

[...] hay que actualizar las cartas, porque los cursos de aguas cambian, ya no tienen la misma profundidad, o aparecen obstáculos como morros que hacen muy riesgoso el tránsito de las embarcaciones por allí, porque pueden naufragar; entonces hay que volver a verificar y actualizar las condiciones de esas rutas, para brindar esa seguridad que el buque mercante necesita para que pueda entrar a nuestras aguas sin ningún problema y que no llegue a otro puerto de otro país, con las implicaciones económicas que eso tiene (Entrevista realizada al jefe técnico Jesús Díaz en las instalaciones de la Subdirección de Desarrollo Marítimo de la Dirección General Marítima, Bogotá, 2018).

Surgieron unos interrogantes de inmediato: ¿cómo hicieron esas verificaciones? ¿Qué necesitaban para hacerlas? ¿Cómo procedían? Por otro lado, esa actualización también infería otro proceso del cual se obtiene una carta actualizada o, en su defecto, una nueva carta. Entonces, ¿cómo era ese proceso cartográfico? ¿Qué se necesitaba para tener publicada una carta náutica? Un capitán de navío me daba la respuesta de una manera casi didáctica:

Para llegar a producir una carta náutica hay dos grandes pasos; el primero es realizar un levantamiento hidrográfico, que, palabras más, palabras menos, es hacer una exploración del área que se quiere conocer, que se quiere cartografiar. Para ello entonces realizamos una expedición para medir la zona utilizando unos instrumentos, triangulamos los puntos geodésicos establecidos entre tierra y agua, y bajo las coordenadas vamos estableciendo la distancia, abarcando toda el área que se quiere levantar.

Además, también se van capturando los datos de profundidad en cada tramo mediante la sonda, que nos permite saber dónde hay más profundidades o menos. Al final, se recolectan todas las mediciones y se llevan para que sean procesadas e inscritas en una carta. Este otro proceso requería de unas habilidades precisas en el dibujo para poner cada uno de los datos que se habían levantado.

Estos pueden ser tanto obstáculos como rocas en una bahía [o] morros debajo de la superficie; los números que indican la profundidad; el borde del litoral y los demás elementos que sirvan para identificar esa área. Todo ello bajo las convenciones de color, la tabla de distancias y los nombres de los lugares que debían ir en toda carta (Entrevista realizada al capitán de navío Iván Castro en las instalaciones de la Subdirección de Desarrollo Marítimo de la Dirección General Marítima, Bogotá, 2018).

Como vemos, el proceso de hechura de la cartografía náutica era toda una experiencia que la podemos emular entre el explorador y el artista, que hoy sería entre el hidrógrafo y el cartógrafo.

Aunque las cartas náuticas en sí tienen su magia, nos permiten aproximarnos a una forma de conocer y comprender un territorio, pues son las ventanas que nos dejan ver las dinámicas de producción de conocimiento geográfico, la producción de espacio geográfico para un momento determinado (Acero-Rangel, 2021b). Las modificaciones en el espacio geográfico que se pueden ver entre diferentes cartas de una misma área, de diferentes épocas cada una, me produjo inquietudes fuertes y válidas.

El hecho de que en una primera carta náutica, sobre un área determinada, no aparezca una infraestructura sobre la costa y tenga un texto que dice "zona no explorada", pero que, en otro momento no muy lejano, sobre la misma área, se vea implantado un muelle en el mapa, sugiere que algo pasó y está pasando allí. Y si ese muelle pasa de tener en otras inscripciones visuales otros elementos al lado, o se mueve de sitio, o la misma infraestructura se transforma, nos deja ver que algo más sigue pasando. Se está configurando una trama (en el tiempo y en el espacio). Surge de inmediato preguntas, como ¿cuáles son las razones para que esto suceda? ¿Por qué sucede de esa manera? Interrogantes que siguen siendo objeto de indagación.

Estas inquietudes que fueron emergiendo a medida que iba encontrando las diferentes cartas sobre las franjas litorales y oceánicas que rodean al país fueron conduciendo el interés por saber cómo se llegó hasta el presente: ¿cuáles fueron

los procesos y momentos coyunturales en los cuales se hicieron y se insertaron este tipo de representaciones en una idea de conocimiento y reconocimiento? ¿Qué motivó la realización de este tipo de representaciones? Por ejemplo, ¿cómo fueron cambiando a través del tiempo, desde sus formas de elaboración y sus contenidos? ¿En qué contexto se hicieron? ¿Qué nociones espaciales hay allí?

Al realizar una juiciosa agrupación de estas, se advierte sobre momentos claves, que mediante relaciones de discursos y relatos que fueron uniéndose como fichas del rompecabezas fue develando, al parecer, unos acontecimientos que permitieron incentivar ese conocimiento o esa intención de reconocimiento de estas áreas marinas y submarinas, a la final, de un territorio denominado marítimo.

El primer postulado lanzado es el temprano reconocimiento de las costas y las aguas marítimas que conforman las fachadas acuáticas de Colombia por parte de países hegemónicos e imperiales que de manera pronta, en el nacimiento y reconocimiento de Colombia como república, estuvieron levantando y cartografiando los espacios marítimos en los dos litorales, repetidas veces, durante un largo transcurso de tiempo (Acero-Rangel, 2021a).

Con la creación del Instituto Geográfico Militar de Colombia en 1935, una entidad colombiana participa en el ejercicio de mapeo de los espacios marítimos. Entre 1935 a 1940 aparece un juego de cartas sobre diferentes áreas del litoral Caribe. La Oficina Hidrográfica de los Estados Unidos fue agente, autora y ejecutante de los levantamientos y como coautor está el Instituto Geográfico Militar.

Posteriormente, es bastante narrada y difundida por la Dirección General Marítima la fecha en la que se efectuó la publicación de las primeras cartas náuticas colombianas hechas por marinos y técnicos nacionales. Pero las fuentes encontradas hasta el momento sugieren que los levantamientos fueron promovidos y efectuados por la Oficina Hidrográfica de los Estados Unidos con el acompañamiento de los navales colombianos, en un ejercicio conjunto de transferencia de conocimiento hecha por la primera hacia los segundos.

En cuanto al proceso cartográfico, este fue liderado casi en su totalidad por el Instituto Geográfico de Colombia, que tenía cierta capacidad y la responsabilidad de producir la cartografía nacional. Un par de cartas náuticas sobre la bahía y puerto de Cartagena fueron publicadas en 1969 por el hoy Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC).

La Dirección General Marítima, en 1971, divulgó otro juego de cartas de los puertos de Tumaco y San Andrés islas con sus respectivas aproximaciones a puerto, y el IGAC participa en la impresión y publicación. Todas estas cartas están basadas en el mismo levantamiento en conjunto mencionado anteriormente.

De esta manera, las piezas se van articulando mediante procesos llenos de inconsistencias y dificultades, que dejan más preguntas que certezas, pues hasta 1983 saldría a la luz otro juego de cartas realizadas por la Dirección General Marítima en sus levantamientos, con la colaboración del IGAC en el proceso y publicación cartográfica.

Advertir que, como hecho novedoso, durante el interregno entre un juego de cartas y otros se tiene testimonio documental de la generación de un plan de cartografía náutica nacional en 1974, que en su interior contaba con la generación de un esquema gráfico donde se proyectaban y demarcaban las áreas por mapear en las costas y espacios oceánicos del país, dentro de una línea de tiempo soportada en etapas. Rápidamente se viene a la cabeza que fue un logro que ilusiona con la obtención de la autonomía, pleno control y dominio del conocimiento y la técnica.

En este contexto, el plan cartográfico expresaba la conciencia estatal sobre el espacio oceánico, el ordenamiento de este a través de un contenedor: la producción de la cartografía náutica que lograra evidenciar su extensión y sirviera de fundamento de territorialización, y, por lo tanto, de su nacionalización (Dimar, 2019a). Justo en el momento donde se estaban trazando los límites y se definían nuestras fronteras marítimas.

Finalmente, un proyecto internacional y la participación de Colombia en su ejecución nos lleva a pensar en la cumbre de un proceso que como resultado va a traer un descubrimiento inusitado. El mapeo de la superficie submarina va ser un esfuerzo que va a transmitir la comprensión de un relieve oculto, no visto ni pensado, que ya venía siendo interrogado.

La concreción en un juego de cartas batimétricas sobre el fondo oceánico del Caribe y el Pacífico colombianos se va a convertir en un ejercicio nacionalizador de toda una nueva geomorfología submarina, de la medición e identificación de accidentes geográficos en las profundidades marinas, como cordilleras, cañones, colinas, elevaciones, mesetas, valles y planicies, y como acto simbólico está el bautizo de cada una de estas geoformas bajo los nombres de culturas étnicas

colombianas, aprovechando oportunamente la ocasión, en la celebración de los 500 años del descubrimiento de América en 1992.

Entonces, finalmente me aventuro a decir en este derrotero construido que los esfuerzos puestos en reconocer y apropiar los espacios marítimos de Colombia, más allá del ejercicio soberano, lo que reveló fue la configuración de una geografía marítima. La inserción de esta "nueva" geografía en el cuerpo de la nación.

Su importancia a día de hoy radica en seguir ampliando la mirada hacia esta geografía, entendida como un territorio extendido y delimitado en el mapa, para concebir y comprender su dimensión territorial y aprovechar y optimizar su funcionalidad, los usos y sus recursos para el desarrollo y el bienestar de todos los colombianos.

Reflexiones a modo de cierre

Una consideración final, es el llamado a poner sobre la mesa de análisis y debate las representaciones cartográficas realizadas sobre el espacio marítimo y su inserción en la discusión académica para su valoración como fuentes indispensables para los estudios territoriales, ya que en su producción se encubren tanto descripciones y explicaciones geográficas de realidades territoriales como de sus contextos históricos y geopolíticos. Estas piezas de un rompecabezas que se va conformando en el tiempo son relevantes en la comprensión geográfica de estos espacios para la consolidación de la idea de un territorio marítimo para el caso colombiano.

La cartografía náutica nos sirve de método de indagación, ya que posibilita aproximarnos a una forma de conocer y comprender un territorio, establecer ópticas críticas a través de estos dispositivos que sirven de ventanas o espejos que reflejan, en momentos determinados, las dinámicas de producción de conocimiento geográfico, la forma y las acciones en las que se realizó una producción de espacio geográfico. Este tipo de cartografías y sus modificaciones a lo largo del tiempo develan el interés particular por el control espacial y la apropiación estatal del territorio marítimo.

En cada una de las cartas náuticas levantadas y publicadas sobre el espacio marítimo colombiano se insertaron ideas de conocimiento y reconocimiento geográfico específicas, la transferencia de conocimientos especializados y la

introducción de una experticia técnica a través de la aplicación de tecnologías de punta para su elaboración, proceso promovido por agencias internacionales y nacionales con el objetivo de mapear áreas de interés económico, establecer rutas para el tránsito mercante, la instalación de infraestructuras en los litorales y la identificación de accidentes geográficos con sus distintas formas del relieve costero y submarino.

La consolidación de una Plan Nacional de Cartografía Náutica expresa la conciencia estatal adquirida con base en los levantamientos hidrográficos y la producción autónoma de la cartografía sobre los espacios oceánicos, costeros e insulares del país. La planificación de su elaboración y la esquematización de las áreas por mapear fue el derrotero que direccionó los esfuerzos en procura de un ordenamiento territorial expresado en su representación cartográfica como contenedor de la extensión física y los diversos elementos que configuran cada espacio mapeado, donde la cartografía náutica sirve como instrumento y fundamento de territorialización del espacio marino-costero en favor de su adhesión, delimitación y nacionalización.

Referencias

- Acero-Rangel, J. (2021a). Capítulo I. Los espacios marítimo-costeros de Colombia en la cartografía náutica de los países más avanzados período s. XVII a XIX. En Atlas histórico marítimo de Colombia siglo XX (pp. 15-55). Dirección General Marítima, Editorial Dimar.
- Acero-Rangel, J. (2021b). Capítulo IV. Puertos y muelles: cartas para la navegación mercantil en las costas colombianas. En Atlas histórico marítimo de Colombia siglo XX (pp. 89-115). Dirección General Marítima, Editorial Dimar.
- Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) (1999). Carta batimétrica bancos de Quitasueño y Serrana [COL 1625]. Servicio Hidrográfico Nacional (SHN), Mapoteca Náutica.
- Dirección General Marítima (Dimar) (1971). Aproximación al Puerto de Tumaco. [Carta náutica COL 100]. Biblioteca Nacional de Colombia, Mapoteca Digital.
- Dirección General Marítima (Dimar) (1983). Cartas oceánicas, generales, de costa y de puertos. Servicio Hidrográfico Nacional para la Ejecución del Plan de Cartografía Nacional, Dimar.
- Dirección General Marítima (Dimar) (1986). Aproximación a la bahía de Portete. [Carta náutica COL 228]. Mapoteca del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH).
- Dirección General Marítima (Dimar) (2019a). Evolución de la actividad hidrográfica en Colombia y su aporte al desarrollo marítimo. [Formatos impreso y en línea]. Dirección General Marítima, Editorial Dimar.

- Dirección General Marítima (Dimar) (2019b). Sistema de ayudas a la navegación de Colombia: del acetileno al monitoreo remoto. "Una luz para arribar seguro a puerto" [Formatos impreso y en línea]. Dirección General Marítima, Editorial Dimar.
- Dirección General Marítima (Dimar) (2023). ¿Qué es Dimar? Misión y visión. <https://www.dimar.mil.co/que-es-dimar-mision-y-vision>
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) (1969). Carta hidrográfica del puerto de Cartagena [n° 200] y Carta hidrográfica de la bahía de Cartagena [n° 201]. Biblioteca Nacional de Colombia, Mapoteca Digital.
- U. S. Navy Hydrographic Office & Instituto Geográfico Militar de Colombia (1938). Puerto Colombia to Santa Marta. Archivo General de la Nación, Sección Mapas y Planos, Mapoteca 2, ref. 1264.
- U. S. Navy Hydrographic Office (1920). Port Cispata. South America. United States of Colombia. Biblioteca del Instituto Geográfico Agustín Codazzi.
- U. S. Navy Hydrographic Office (1922). Puerto Coveñas. Colombia North Coast. Morrosquillo Gulf. Biblioteca del Instituto Geográfico Agustín Codazzi.