

En el contexto de las publicaciones sobre mapas antiguos, este año sobresale la aparición de un nuevo *Atlas Histórico de los Estados Unidos* llevado a cabo por Derek Hayes, profesor de la University of British Columbia en Vancouver. Hayes, que ha dedicado su vida académica a la investigación de la cartografía antigua (Hayes, 2001a, 2001b, 2001c, 2002 y 2003), nos entrega un nuevo libro saciado en el goce visual. El atlas contiene más de 500 mapas antiguos de los Estados Unidos, así como imágenes que ilustran algunos momentos de la historia de este país. La temporalidad elegida por Hayes es bastante extensa a pesar de que la mayoría de los mapas mostrados provienen del siglo XIX, porque así conviene a la historia de ese país.¹ La selección cartográfica comienza con los mapas de la Europa renacentista en los que se incluye por primera vez América en el imaginario europeo y que concluye con las imágenes satelitales producidas por la actual tecnología estadounidense. El libro ha sido seccionado en diferentes temas habituales de la historia de los Estados Unidos a los que se ha dado un título particular como, por ejemplo: “Un día de infamia” para referir el bombardeo a Pearl Harbor o “Un nuevo tipo de caballero inglés” para hablar del proceso de colonización inglesa en este territorio (Hayes, 2007).² Estos temas están expuestos a través de un texto que acompaña a varios mapas; de esta manera, los mapas ilustran esta historia y muestran un evento particular, o fueron producidos en el contexto histórico que se relata.

Lo más valioso del atlas de Hayes es, sin duda, su extensa recopilación de mapas antiguos. Vale la pena detenernos en el comentario de algunos de estos mapas. Si toda recopilación cartográfica postula un lugar de origen, en el caso de este atlas: ese origen es la inclusión

de un nuevo ente geográfico en el imaginario europeo de la época. Ejemplo paradigmático es, sin duda, el mapa de Martin Waldseemüller aparecido en su *Introducción a la Cosmografía y las cuatro navegaciones de Américo Vespucio* en 1507 (Waldseemüller, 2007).³ En esta obra, se reconoce por primera vez la nueva separación de la tierra en cuatro partes, sustituyendo ‘partes’ por ‘continentes’, lo que hacía posible la diferenciación de estas tierras y el reconocimiento de su naturaleza única. Esto está subordinado a un cambio antropológico fundamental: el que ahora el mundo se equiparaba al globo terráqueo y el océano significaba una continuidad antes que una ruptura, en otras palabras, el hombre pasó de vivir en aquella cárcel medieval a un mundo nuevo y por conquistar, un mundo que se iba haciendo más grande gracias a la técnica. Así fue como los procesos de resignificación del concepto *mundo* permitieron hacer pensable ese ente inesperado que fue llamado América.⁴

Es sabido que la historia de los Estados Unidos es una historia de tensiones territoriales. Ello se puede ver en los mapas publicados por Hayes, pues, como se ha mencionado, en este atlas se ofrece una gran cantidad de mapas del siglo XIX en los que se corrobora la visión expansionista estadounidense y su implicación territorial. Así pues, las imágenes de los mapas de este atlas constituyen un *corpus* esencial para comprender la dinámica de estas tensiones territoriales de los Estados Unidos. En primer lugar, se muestran los mapas de las primeras exploraciones –y, posteriormente, colonias inglesas– en América, como el famoso mapa del capitán John Smith, realizado en 1611, en el que se muestra el actual territorio de Virginia junto con un par de dibujos de sus primeros habitantes. Los numerosos pueblos indígenas que allí

habitaron fueron paulatinamente expulsados de su lugar de origen y forzados a migrar hacia el oeste, de ello dan fe dos interesantes mapas realizados en el siglo XIX, el primero titulado *Map of the Indian Tribes of North America*, realizado por Albert Gallatin en 1836, en él se muestra la distribución de los pueblos indígenas hacia 1600 y se advierte la numerosa población hacia el este en comparación con el oeste; no así en el mapa de John Wesley Powell de 1890, en el que, para esa fecha, se nota la diseminación de la población indígena hacia el este. Haynes nos indica las dos razones por las cuales tanto ingleses como franceses se dieron a la tarea de explorar el septentrión americano: el oro y el supuesto paso hacia el Pacífico. Las noticias de las riquezas encontradas por los españoles en América motivaron a exploradores franceses e ingleses a cruzar el Atlántico en busca de este precioso mineral, y si éste no se hallaba, podía ser robado de los navíos españoles. La información que pudieran tener los monarcas europeos sobre las riquezas del Nuevo Mundo era considerada secreto de estado, lo que dio lugar a una verdadera guerra cartográfica entre españoles, franceses e ingleses; de esta manera, los franceses contrataron a un explorador italiano, Giovanni Verrazano, con el fin de hallar un paso hacia el norte de América que comunicara con Asia, el viaje de Verrazano dio como resultado el mapa, dibujado por su hermano Girolamo en 1529, que se muestra en este atlas. En él puede verse un largo mar que comunica el Océano Atlántico con el Océano Pacífico; lo que después fue llamado: *mar de Verrazano*, el cual perduró bastante tiempo en las imágenes cartográficas de la época. Así lo demuestra el mapa de 1678 que Jean-Baptiste Louis Franquelin dirige al entonces Secretario de Estado de la casa del Rey –Luis XIV– Jean-Baptiste Colbert, en el cual se concibe a la bahía de Hudson como el estrecho que comunica con un gran mar que cruza por todo el norte de América hacia el Pacífico.

Las nuevas exploraciones echaron abajo esta idea, pronto, a través de la exploración

de los ríos se hizo patente la gran barrera que separaba a los dos océanos: las Montañas Rocallosas. Así se muestra en el mapa de Joshua Fry y Peter Jefferson de 1751, en el que se hace hincapié en la localización de los ríos que cruzan el muro de montañas que significaban las Rocallosas. Sólo hasta la segunda mitad del siglo XVIII, al mismo tiempo que la nación tomaba forma en lo político también se hacía en lo territorial. De ello un ejemplo paradigmático en el atlas es el mapa de John Mitchell de 1755, que fue usado al concluir el tratado de París en 1783 –el fin de la guerra de estadounidenses y británicos– para definir los límites políticos del primer territorio llamado Estados Unidos. No fue sino hasta el siglo XIX, con la construcción de las líneas de trenes transcontinentales con las que se pudo superar la barrera montañosa.⁵ Los mapas que muestra Haynes clarifican el tema de la relación entre los ferrocarriles y las intenciones de dominación del comercio en el Océano Pacífico por parte de los Estados Unidos.⁶ En el capítulo del atlas titulado “Guerra con México”,⁷ se muestra un mapa, del cual desgraciadamente no nos indica su autor o año, sin embargo, se puede leer su título: “Map of the territory acquired from Mexico by the Gadsden Treaty, 1854”; en este mapa se muestran los nuevos límites políticos de los Estados Unidos después de la compra de La Mesilla, y además de ello se indica la ruta que debería seguir la línea de tren hacia el Pacífico.⁸ Ello indica que el Gadsden Purchase o Tratado de La Mesilla y la construcción de una línea ferroviaria hacia el Pacífico fueron parte de una misma suma de intereses. Lo que por supuesto no se descarta ya que, en el actual territorio de Tucson, es donde las alturas de las Rocallosas decrecen. Todo ello es importante ya que la compra de La Mesilla representó un punto crítico de la expansión hacia el Océano Pacífico, además de ello, debe hacerse hincapié que para el día de hoy, más de un siglo después, la *Southern Pacific* transporta alrededor del setenta por ciento de las mercancías estadounidenses hacia Asia.

Una posibilidad de interpretación que ofrece este atlas, es que la dominación territorial hacia el Pacífico fue la prioridad de la política militar estadounidense durante todo el siglo XIX y buena parte del XX. ¿Así se enseña la historia y la geografía de los Estados Unidos en las escuelas? Así se ejemplifica en el atlas con el emblemático dibujo de un periódico de Filadelfia de 1898, en el que se compara la imagen del territorio de Estados Unidos de 1790, con un águila viendo hacia el oeste, con la misma imagen del águila posada sobre el territorio de 1898 viendo a todas las islas del Pacífico, hasta las Filipinas (Hayes, 2007:226). En este contexto resaltan los mapas de la propuesta para la construcción de un ferrocarril en el istmo de Panamá de 1850 (*Ibid.*:229); así como el mapa de 1914 titulado “El beso de los Océanos”, publicado en conmemoración de la apertura del canal de Panamá.⁹

En el atlas de Hayes son relevantes los mapas que ofrece como cierre de su compilación. Así podemos ver varios mapas pertenecientes a la Guerra Fría, de los que sobresalen el famoso mapa que se le enseñó a Kennedy durante el punto más crítico de las rivalidades entre los Estados Unidos y la Unión Soviética: la puesta en escena de misiles nucleares en Cuba, este mapa indica el rango de destrucción de los misiles atómicos, en él se le hace notar al presidente de los Estados Unidos la posibilidad de un desastre en casi la totalidad del territorio estadounidense. Asimismo, se muestra un mapa de Baltimore con nomenclatura en ruso, parte de los mapas soviéticos sobre los Estados Unidos que se llevaron a cabo en esta época. Por último, sobresalen las imágenes satelitales de los lugares –el World Trade Center de Nueva York y las oficinas del Pentágono– en los que fueron estrellados tres aviones el 11 de septiembre de 2001, unos días después de lo que marcó el inicio de una política estadounidense de “guerra contra el terrorismo” en los países árabes, lo que hoy es objeto de la atención mundial. El atlas concluye con la famosa imagen del planeta Tierra fotografiado desde

la Luna. Una hermosa imagen que según el autor: *pone la vida humana en perspectiva como ninguna otra imagen.*

En conclusión, el atlas de Derek Hayes ofrece una riqueza de imágenes cartográficas pocas veces lograda en recopilaciones, sin embargo, habría que exigir lo mismo en la profundidad de sus textos, pues en ellos se atisba la preocupación de la versión patriótica de la historia estadounidense; aun más, los mapas que recopila Hayes terminan por constituir un correlato de los textos en el atlas, antes de ser ellos mismos el principal objeto de atención. De esta manera, el trasfondo del relato histórico está dado por el tema de la expansión de los Estados Unidos y su construcción como nación. Parece que a pesar de la calidad visual del atlas y de su extensa exposición de mapas antiguos, se desdeñan las maneras contemporáneas de análisis del documento cartográfico; puede decirse, como hipótesis: que la reproducción de la historia tradicional estadounidense (patriótica, individualista, nacionalista) se extiende hasta los trabajos de corte académico. La metodología que utiliza Hayes para el estudio del mapa como documento histórico se considera caduca y se acerca a la vieja tradición señalada por W. Gordon East, que en su libro *The Geography behind History*, afirma que el documento cartográfico debe tratarse como una fuente de información del pasado (postura fincada en premisas cuantitativistas) en oposición al análisis de este mismo como una obra de arte o como indicador del progreso técnico (Gordon, 1999). Hoy en día se ha propuesto considerar todo tipo de documento histórico (asimismo el mapa antiguo) como objetos retóricos, no en el sentido de persuasión sino en el hecho de que son objetos comunicativos, inscritos en la praxis social. Los estudios semióticos y hermenéuticos modernos sobre el mapa antiguo nos han llevado a pensar a éste como un texto; en tanto tal, todo mapa está sujeto a la problemática de la *interpretación*.¹⁰ Así pues, dejando de lado la visión que de estos mapas se propone en el atlas, que sustituye la reflexión

crítica sobre el quehacer geográfico y sobre la condición del mapa como documento histórico por un encantamiento visual producido por tal “bosque” de imágenes, lo interesante es la posibilidad de que todos estos documentos sean interpretados por una mirada nueva y ajena que relate la *otra* historia de los Estados Unidos.

NOTAS

¹ He contado en el atlas 31 mapas que provienen del siglo XVI europeo; 44 del siglo XVII; 150 del siglo XVIII; 229 del siglo XIX; 64 del siglo XX, y cinco del siglo XXI. Alrededor del 72% de los mapas del atlas están fechados entre 1750 y 1900, periodo de mayor tensión territorial que fue lo único que los Estados Unidos ofreció a sus vecinos, tanto al norte como al sur.

² “A day of infamy” y “A new kind of Englishman”, respectivamente.

³ Este mismo año celebramos la publicación de la *Cosmographiae Introductio* de Martin Waldseemüller traducida al español por Miguel León-Portilla.

⁴ Sobre este tema existe bastante bibliografía, dos ejemplos importantes son O’Gorman, 2004 y Randles, 1990.

⁵ Después de numerosas propuestas que se formularon alrededor de 1850, sólo hasta 1862 el Congreso de los Estados Unidos aprobó la construcción del ferrocarril “transcontinental”, en la *Pacific Railroad Act*, y finalmente para 1869, la *Union Pacific-Central Pacific Railroad* estaba terminada. Esta fue la primera línea de costa a costa que atravesaba las Montañas Rocallosas (*vid.* “The Pacific Railroad Act, 1862”, en J. Veenendaal, 2003:141). Para la *Southern Pacific* el tiempo de construcción fue aún más largo. Desde las primeras conexiones, como la de Texas y Nueva Orleans en 1860, su conexión tardó poco más de veinte años con el Pacífico, hasta que antes de 1875 la conexión de El Paso-San Antonio conectó finalmente las costas desde Nuevo Orleans hasta Los Ángeles. Es cierto que la *Southern Pacific*, la línea que desde un punto de vista lógico pudo haber sido construida primero (ya que era, en el aspecto topográfico, el camino más adecuado para cruzar las Rocallosas) fue

terminada muchos años después que la *Union Pacific*. Aún falta una explicación, que puede buscarse en el estudio de las problemáticas política y financiera a las que se subordinó el tendido de líneas ferroviarias, tal investigación sigue pendiente.

⁶ Se sabe que la intención de construir ferrocarriles inter-oceánicos se relacionaba con la pretensión estadounidense de controlar el comercio del Pacífico y los mercados asiáticos:

The Rocky Mountain range which separates us from each other, seems to be a geographical and commercial division of the whole world; the Mississippi basin going to the Atlantic slope, and with it to Europe, for markets and exchanges, while the Pacific slope must exchange with and find markets in China, all Asia, and the islands of the Pacific. This seems to be an arrangement or decree of nature; and can man change all this?” [La barrera de las Montañas Rocallosas, que nos separa los unos de los otros, parece ser una división geográfica y comercial para el mundo entero; la cuenca del Misisipí va hacia el Atlántico y con ello mercados e intercambios van hacia Europa, mientras que la costa del Pacífico debe intercambiar y hallar mercados en China, en toda Asia y en las islas del Pacífico. Esto parece ser una disposición o decreto de la naturaleza; ¿y puede cambiar el hombre todo esto?]. (“Pacific Rail-Road” [The United States Democratic Review, volumen 27, ejemplar 150, Dic. 1850, p. 537 [www.loc.gov, 6-ago-2007]).

⁷ “War with Mexico”, pp. 160-169.

⁸ En el mapa dice: “Southern Route for the Pacific Rail Road”, p. 169.

⁹ “The kiss of the Oceans”.

¹⁰ Recordemos la dura crítica que se ha hecho desde mediados del siglo XX a la creencia de que el fundamento del conocimiento en las ciencias sociales (más aún en la geografía, por ser ésta una ciencia que se le pide ser exacta) es de orden epistemológico, es decir, se centra en el problema de la *verificación empírica* de tal o cual representación, a diferencia de la obra y actividad artística que hallaría su autenticidad en el problema de la *trascendencia*. División equívoca,

puesto que la postura idealista se ha visto menguada por la imposibilidad de hallar un fundamento racional de la actividad cognitiva, y la postura objetivista se ha mostrado que se sustenta en la creencia de que la mente puede tener representaciones internas exactas respecto a realidades externas cambiantes, lo que en todo caso constituye una metáfora de la cualidad casi-visual de la mente humana (*vid.* Rorty, 1980). Si estas posturas se han agotado, nos es imposible pensar el mapa antiguo como una suerte de objeto que produce información acerca del pasado, o como una prueba de autenticidad humana (la obra de arte), o como un objeto que da fe del progreso técnico. Debido a esta crítica, los linderos de las ciencias cognitivas y los del arte se han difuminado. Así resulta obsoleta esta clasificación tripartita asumida por Hayes.

REFERENCIAS

Gordon East, W. (1999), *The Geography behind History: how physical environment affects historical events*, W. W. Norton & Company, New York.

Hayes, D. (2001a), *First crossing: Alexander Mackenzie, his expedition across North America, and the opening of the continent*, Sasquatch Books, Seattle.

Hayes, D. (2001b), *Historical Atlas of the North Pacific Ocean: maps of discovery and scientific exploration*, North Pacific Marine Science Organization, Sasquatch Books, Seattle.

Hayes, D. (2001c), *Historical Atlas of the Pacific Northwest: maps of exploration and discovery*, Sasquatch Books, Seattle.

Hayes, D. (2002), *Historical Atlas of Canada: Canada's history illustrated with original maps*, Douglas & McIntyre, Vancouver.

Hayes, D. (2003), *Historical Atlas of the Arctic*, Douglas & McIntyre, Vancouver.

O'Gorman, E. (2004), *La invención de América*, Fondo de Cultura Económica, México.

Rancles, W. G. L. (1990), *De la tierra plana al globo terrestre. Una rápida mutación epistemológica, 1480-1520*, Fondo de Cultura Económica, México.

Rorty, R. (1980), *The philosophy and the mirror of nature*, Blackwell, Oxford.

Veenendaal, A. (2003), *American Railroads in the Nineteenth Century*, Greenwood Press, Westport, Connecticut, p. 141.

Waldseemüller, M. (2007), *Introducción a la Cosmografía y las cuatro navegaciones de Américo Vespucio*, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, México.

Omar Olivares Sandoval
Facultad de Filosofía y Letras,
Universidad Nacional Autónoma de México