



CyP

Revista Cambios y Permanencias

Publicación multi e interdisciplinar
orientada a los estudios sociales

Revista Cambios y Permanencias

Grupo de Investigación Historia, Archivística y Redes de Investigación

Vol. 9, Núm. 2, pp. 285-326 - ISSN 2027-5528

¿Cómo se ha estudiado y narrado la historia de la navegación atlántica en Colombia?

How has the history of Atlantic navigation in Colombia been studied and narrated?

Juan Felipe Pérez Díaz
Universidad de Granada
orcid.org/0000-0002-4930-7965

Recibido: octubre 24 de 2018
Aceptado: noviembre 3 de 2018



Grupo de
Investigación
Historia
Archivística y
Redes de
Investigación

¿Cómo se ha estudiado y narrado la historia de la navegación atlántica en Colombia?¹

Juan Felipe Pérez Díaz
Universidad de Granada

Candidato a Doctor, Programa de Historia y Arte,
Universidad de Granada (España)
Magister en Antropología, Universidad de Los Andes
(Colombia).
Antropólogo, Universidad Nacional de Colombia -
sede Bogotá.
Investigador Fundación Proyecto Navío
Miembro grupo Arqueología y Patrimonio – ICANH
(Instituto Colombiano de Antropología e Historia)
Correo electrónico: jfelipeperez@gmail.com
ORCID ID: orcid.org/0000-0002-4930-7965

Resumen

El presente artículo expone el resultado de una revisión narrativa basada en el cuestionamiento sobre la forma como se ha configurado académicamente el discurso histórico sobre la navegación atlántica en Colombia. Aunque el mar ha jugado un papel fundamental en la construcción, desarrollo, transporte y expansión de las sociedades, en el país, ha sido una constante histórica el desconocimiento de su importancia. Lo anterior puede deberse a que la construcción del saber histórico en esta materia, aún sea incipiente. Tal situación ha generado una negación e invisibilización categórica de las comunidades y de los saberes que se han desarrollado en el mundo marítimo colombiano, así como de sus procesos históricos, sus manifestaciones socio culturales y posiblemente hasta de sus recursos naturales.

Palabras clave: Revisión narrativa, navegación Atlántica, historia, mundo marítimo, Colombia

¹ El texto que aquí se presenta hace parte de una investigación doctoral para la Universidad de Granada (España), que plantea recuperar *saberes y conocimientos* náuticos del territorio denominado Nuevo Reino de Granada, contenidos en documentación histórica salvaguardada en archivos históricos, con el fin de contribuir a la consolidación del campo del patrimonio marítimo y erigir nuevas relaciones de identidad con el mar. En este documento, específicamente, se incluyen algunos de los temas tratados en el marco conceptual y revisión de antecedentes de la investigación. Con el propósito de complementar la línea argumentativa expuesta y facilitar la comprensión de los términos náuticos, geográficos o históricos empleados, se ha considerado pertinente incluir en notas al pie la definición de la mayoría de las voces técnicas usadas, conforme la desarrollan otros autores o en su defecto, como se presentan en el Diccionario Marítimo de 1831.

How has the history of Atlantic navigation in Colombia been studied and narrated?

Abstract

This article presents the result of a narrative review based on the questioning of the way in which the historical discourse on Atlantic navigation in Colombia has been academically configured. Although the sea has played a fundamental role in the construction, development, transportation and expansion of societies, in the country, it has been a constant historical ignorance of its importance. This may be due to the fact that the construction of historical knowledge in this area is still incipient. This situation has generated a categorical denial and invisibilization of the communities and knowledge that have developed in the Colombian maritime world, as well as their historical processes, their socio-cultural manifestations and possibly even their natural resources.

Keywords: Narrative review, Atlantic navigation, history, maritime world, Colombia

(...) en la historia no se habla de tecnologías desconocidas en Europa y que hayan sido propias de la cultura americana. Los datos que se pueden obtener sobre tecnología indígena siempre están consignados en forma lateral (...)

Los [aborígenes] americanos habían hecho grandes avances tecnológicos en materia de marinería. Tenían la vela y dominaban la navegación marítima y fluvial. Pero esto no ha sido aceptado por los europeos. El tipo de vela americano era totalmente diferente al usado en el viejo mundo. Esa diferencia acusa un alto índice técnico. Fue copiado por Europa, y gracias a eso, la navegación pudo desarrollarse a nivel mundial (...) Ni los conquistadores, ni los cronistas, ni quienes escribieron las noticias sobre la conquista, ni en general los europeos, aceptaron que en América Tropical había una civilización producto de una cultura diferente.

Guillermo Fonseca Truque (1988)

Introducción

Por medio de investigaciones que recuperan y analizan el conocimiento que contienen los documentos históricos, se tiene certeza que, entre los siglos XIII y XVIII, la navegación² a vela tuvo avances importantes en campos como la cosmología, la física, el

² “La voz navegación se usa en nuestro idioma para significar dos ciencias diferentes, en cuanto al número de asuntos que comprehenden, La más general abraza toda la ciencia Naval, esto es, toda la teoría de la construcción, manejo y dirección de las embarcaciones, y la otra es la parte de esta que propiamente se llama *pilotage* (...) La navegación práctica se funda en la experiencia” (De Mendoza y Ríos, 1787, p. 1). La navegación es un proceso náutico, en el que se tiene como objetivo conectar los puertos de salida y llegada de una travesía, durante la cual, se deben salvar variados problemas como la apropiada fijación de rumbos, el posicionamiento del buque en el agua y la superación de los obstáculos naturales y humanos que amenazan el

invento de instrumentos de navegación y la práctica de métodos de cartografía náutica³ para abonar al conocimiento geográfico del planeta.

A la par de estos avances, evolucionaron también los métodos y las técnicas de construcción naval, desde formas empíricas y artesanales transmitidas por generaciones de carpinteros de ribera⁴, hasta la institución oficial y formal de métodos de construcción con normas de arqueamiento⁵, fórmulas exactas y medidas unificadas. Dichos métodos oficiales de construcción naval, sin lugar a dudas, fueron el producto de la convergencia de *saberes*⁶ y *conocimientos*⁷ que, posteriormente, se aplicaron en distintas partes del mundo, por diferentes sociedades y en diversos momentos de la historia.

Para el caso del descubrimiento del continente americano, la ciencia, la tecnología y los saberes náuticos desempeñaron un papel determinante en el proceso de conquista y colonización de América, acorde a los grandes ideales expansionistas y mercantilistas del continente europeo. Las sociedades de las diferentes monarquías europeas perfeccionaron la actividad de la navegación marítima, de altura⁸ y cabotaje⁹, encontrando la forma más adecuada para utilizar y sacar beneficio económico, político y cultural del medio acuático. Sumado a esto, con la construcción de diferentes tipos de embarcaciones se optimizó la

desplazamiento de nave (Definición construida en el año 2018, con la asesoría del historiador marítimo y naval Gerardo Vivas Pineda, quien brindó una importante asesoría durante el desarrollo de la investigación doctoral de la que hace parte este artículo).

³ La náutica puede definirse como “la ciencia o el arte de navegar (...) compuesto del pilotage y la maniobra, y también por el pilotage solo” (Diccionario Marítimo, 1831, p. 378). En efecto, la náutica es considerada ciencia porque se sustenta en conocimientos y saberes físicos, matemáticos, oceanográficos, cartográficos, y astronómicos, entre otros; y como arte por el ingenio que debe tener un navegante para afrontar los peligros inherentes a la navegación. El término *náutica* integra todos los aspectos técnicos y sociales asociados con la navegación.

⁴ “Llámase *carpintero de ribera* el que trabaja ó labra las piezas de madera que se emplean para formar un bajel. Antiguamente se denominaba *maestro de hacha*” (Diccionario Marítimo, 1831, p. 147).

⁵ “Arqueo: La acción de medir la capacidad de una embarcación” (Diccionario Marítimo, 1831, p. 53).

⁶ Los saberes se entienden como construcciones colectivas encaminadas a producir maneras de estar mejor en el mundo; en estos convergen “el sentido común, la sabiduría popular, y los saberes teóricos y prácticos de la realidad social situada culturalmente, o sea, el acontecer diario de los pueblos, los barrios, las ciudades y los países” (Agüero, 2011, p. 17).

⁷ Los conocimientos se pueden concebir como la información “que tiene fundamento a través de la argumentación filosófica sustentada en evidencia lógica, esto es, razonada” (Manrique, 2008; Villoro, 1982; Sabino, 2002; Agüero, 2011).

⁸ También navegación astronómica o de golfo, es aquella navegación que se hace por mar fuera de la vista de la tierra, y que por lo tanto “se dirige por la observación de los astros”. (Diccionario Marítimo, 1831, p. 379).

⁹ También conocida como pilotaje práctico o navegación impropia, es la “navegación ó el tráfico que se hace puerto á puerto por las inmediaciones de la costa, y tomando por guía principal los puntos conocidos de estas”, y generalmente se realiza entre los puertos de un mismo país. (Diccionario Marítimo, 1831, p. 122).

capacidad de conocer y apropiarse de lo que estaba *al otro lado*, transformando los nuevos y diferentes espacios geográficos del planeta.

Respecto al origen de la *náutica* de características europeas en América, es oportuno señalar que esta, se gestó desde el momento mismo del contacto entre los exploradores europeos y los aborígenes americanos. Es factible también que los *conocimientos* y *saberes* náuticos de los diversos grupos humanos inmersos en el proceso de colonización quedaran plasmados en las rutas, puertos, mapas, textos, cultura material y naves construidas o reparadas en este territorio. Se ha documentado que, hacia finales del siglo XVIII, existían en una buena parte de las costas y puertos¹⁰ marítimos americanos sitios de astilleros¹¹, careneros¹² o calafateo¹³, operados por carpinteros de ribera que construían las embarcaciones para atender el tráfico de cabotaje y de altura en la región y, acicalaban y componían las embarcaciones para hacer frente a las necesidades del comercio y de la guerra. Evidentemente, cada uno de estos lugares adquirió identidad propia, tradición y personal especializado en todos los aspectos náuticos, lo cual permite pensar que puede existir mucha documentación histórica que contiene datos relacionados con la construcción, tecnología y conocimientos navales propios del *Nuevo Mundo*.

Sin embargo, la mayoría de los investigadores americanistas pasan por alto los temas náuticos y las especificidades de esta actividad como, por ejemplo: su rol en la economía local y regional; los avances tecnológicos; las escuelas de navegación; así como los hombres y políticas de mar no solo en el periodo hispánico sino también, en el prehispánico y republicano. Además, la mayoría de los temas náuticos de la época hispánica siempre son explicados desde el sistema mercantil propio de Europa omitiendo las particularidades y especificidades que dicho sistema tuvo en los diferentes territorios y

¹⁰ “Puerto: Sitio ó lugar seguro abrigado dentro de la costa del mar, con fondeadero para anclar las naves y resguardarse de toda borrasca (...) Hay puertos *naturales* y *artificiales*: aquellos son los que ofrece la naturaleza, y estos los que construye o forma el arte por medio de las obras hidráulicas de toda especie”. (Diccionario Marítimo, 1831, p. 441).

¹¹ Astillero es el “Sitio destinado para construir y carenar embarcaciones de todos portes en puertos, playas ó ríos. En lo antiguo se decía también tarazana, atarazana, tarazanal o atarazanal.” (Diccionario Marítimo, 1831, p. 62-63).

¹² “Carenero: Sitio en el puerto o costa donde se reparan las naves. Se suele llamar también *varadero*”. (Diccionario Marítimo, 1831, p. 145).

¹³ Calafatear: “Rellenar de estopa las juntas de las tablas de fondos, costados y cubiertas, a fuerza de mazo y con los demás instrumentos al propósito, y ponerles después una capa de brea para que no entre el agua por ellas”. (Diccionario Marítimo, 1831, p. 129).

grupos humanos presentes en América. De otra parte, es importante resaltar que la ausencia de información marítima, naval y náutica es mucho más notoria en las investigaciones de corte histórico desarrolladas para los maritorios¹⁴ que conformaron el virreinato del Nuevo Reino de Granada¹⁵, aun cuando es evidente la relevancia que tuvieron los *mares*¹⁶ para esta entidad político administrativa de la monarquía española.

Los Estudios sobre la Navegación Atlántica en Colombia

Las actividades vinculadas con la navegación en América, durante los siglos XV a XVIII, tienen un lugar ponderado en los textos populares, académicos y técnicos, incluso, se puede afirmar que, sobre este tema, se ha producido y se produce abundante y variada literatura, en todos los confines del mundo.

Así, efectuar un balance global sobre esta materia es una tarea colosal, que, sin lugar a dudas, derivaría en un ejercicio investigativo de toda una vida. Sin embargo, es posible efectuar un *estado del arte*, al reducir la escala de análisis espacial al ámbito americano, específicamente al área litoral y del mar caribe, de las actuales repúblicas de Colombia, Panamá y Venezuela, focalizando la pesquisa, en la revisión de literatura iberoamericana de corte académico¹⁷, relacionada con dichos espacios, que permita comprender: ¿Cómo se ha estudiado y narrado la historia de la navegación Atlántica en Colombia? ¿Cuáles son sus

¹⁴ El concepto de maritorio comprende las formas simbólicas y las jurídico-políticas en que la sociedad se apropia de un espacio marítimo. Para Chapanoff (2003), el maritorio es “aquel espacio marítimo que a lo largo del tiempo ha sido habitado, confiriéndole la condición cultural donde algo tiene lugar o puede tenerlo. El maritorio así entendido es un escenario cualificado de conducta y acción, conocido, usado e imaginado. Al asociarse con usos y usuarios (habitantes), se constituye en un referente de identidad” (Chapanoff, 2003, p. 243). Este concepto es de uso reciente, especialmente en estudios relacionados con temas de patrimonio inmaterial, y es útil para investigaciones que requieren enfocarse en las apropiaciones socioculturales del mar, tanto en las relaciones, respecto al espacio acuático y sus entornos, como en las acciones y los medios materiales usados para tal fin (ver: Fuentes, 2011 y Ther, 2011).

¹⁵ El virreinato del Nuevo Reino de Granada fue creado por Real Cédula el 29 de mayo de 1717. Su capital fue Santafé de Bogotá e integró los territorios de la Real Audiencia de Quito, la Capitanía de Venezuela y la Real Audiencia de Santafé. Tras su creación en 1723 este virreinato fue suprimido y restablecido definitivamente en el año 1739, posteriormente en 1810 fue disuelto por el movimiento independentista, pero fue recuperado en el mandato de Fernando VII, en 1816. Posterior al virreinato esta entidad político administrativa de la monarquía española fue reemplazada por la Gran Colombia, la cual fue disuelta definitivamente en 1822 por las luchas independentistas. Dicho virreinato tuvo jurisdicción sobre los territorios actuales correspondientes a las repúblicas de Venezuela, Colombia, Ecuador y Panamá.

¹⁶ En referencia al *Mar del Norte* y *Mar del Sur*; nominaciones de las monarquías europeas para referirse al océano Atlántico y Pacífico.

¹⁷ Fuentes impresas, artículos científicos, tesis y libros. En este trabajo se catalogan como fuentes impresas a la documentación histórica, como manuscritos y mapas, publicados en ediciones impresas recientes.

ejes de investigación? ¿Cuáles son las fuentes de información histórica de las que se valen los investigadores?, y ¿Quiénes escriben?

Para tal fin, se efectuó una revisión de un importante grupo de textos en los cuales se tratan los temas y áreas de estudio, bien fuera de manera puntual o de forma indirecta, relacionadas con el mar y la navegación atlántica en el Nuevo Reino de Granada. Como en todo proceso documentativo, sólo una serie de trabajos fueron considerados pertinentes para intentar dar respuesta a los interrogantes enunciados en líneas anteriores.

En ese orden de ideas, y para efectos de la presentación del balance efectuado, inicialmente, se relacionan y describen, de manera general y guardando un orden cronológico, aquellos autores y trabajos que, por su tema de estudio, uso de fuentes, alcances y resultados en la esfera académica han aportado en el conocimiento de la historia de la navegación en Colombia para, posteriormente, formular una serie de consideraciones al respecto de la revisión.

¿Cómo se ha estudiado y narrado la historia de la navegación atlántica en Colombia?

...Ellos vinieron á la nao con almadias¹⁸

que son hechas del pie de un árbol, como un barco luengo,

y todo de un pedazo, y labrado muy á maravilla según la tierra,

y grandes en que en algunas venían cuarenta

ó cuarenta y cinco hombres, y otras más pequeñas,

fasta haber dellas en que venia un sólo hombre.

Remaban con una pala como de fornero, y anda á maravilla;

y si se le trastorna luego se echan todos á nadar,

y la enderezan y vacían con calabazas que traen ellos...

Sábado 13 de octubre de 1492.

Extracto del Diario de Cristóbal Colón

A la fecha, las primeras referencias escritas de las que se tiene noticia en torno a la

¹⁸ Resulta interesante que Colón al describir las embarcaciones aborígenes americanas, las nomina con la categoría de una “especie de canoa de que usan en la India” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 24). Este hecho, sumado a otros, denota su convicción de haber arribado a Oriente y no percatarse que se encontraba en un nuevo continente.

navegación americana, efectuada por aborígenes u otros navegantes, corresponden a los registros documentales de los cronistas, expedicionarios y viajeros europeos venidos a este continente, desde el año de 1492.

Se podría afirmar que los registros sobre esta materia en la documentación de los siglos XV al XVIII son abundantes, en la medida que, gracias a la navegación, las embarcaciones y los hombres de mar fue posible la conexión entre todas las masas continentales del globo terráqueo. El historiador Bibiano Torres (1992) afirma que “Las características geográficas del continente americano, unidas a las posibilidades científicas existentes en el momento del descubrimiento, conquista y colonización, hace que la Marina y sus hombres tengan un protagonismo destacado en esta empresa (...) es decir que sin ella hubiese sido totalmente imposible llevarla a cabo” (p. 17).

Así, respecto a esta documentación histórica referida es importante anotar, por un lado, que no necesariamente fue realizada con fines divulgativos amplios o de imprenta, y, por el otro, que se caracteriza por haber sido redactada con un marcado sesgo eurocentrista. Esto quiere decir que, en la mayoría de los casos los textos históricos, si bien importantes y dicientes, eran redactados como parte de pormenorizadas recopilaciones de información concerniente a comisiones, pleitos, actividades, conteo de recursos o descripción de pueblos americanos para facilitar tanto el proceso de asimilación de los nuevos territorios como el buen gobierno de dichos espacios, por parte de las monarquías europeas.

Un ejemplo de este tipo de documentación es la obra *Noticias Secretas de América*, escrita en 1735, por Don Jorge Juan y Don Antonio de Ulloa (1983). En su primer tomo, se incluye información relacionada con el estado militar y político de las costas del mar Pacífico, es decir, los principales puertos y apostaderos¹⁹, la relación de astilleros, los arsenales²⁰ reales para navíos y los buques mercantes. En el segundo tomo, se narran aspectos sobre el gobierno, la administración de justicia y las costumbres de los indios del

¹⁹ “Apostadero: Puerto ó bahía en que se reúnen varios buques de guerra al mando de un gefe superior para desempeñar las atenciones del servicio naval” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 45).

²⁰ “Arsenal: Sitio cerrado ó cercado y contiguo al mar en algún puerto, donde se construyen, reparan y conservan los bajeles de guerra, sus pertrechos y armamento (...) es corrupción de *tarazanal*, que es como se decía antiguamente: de cuya voz se formó *darsenal*, que después perdió la *d* inicial, asi como *darsena de tarazana*: nombres todos de origen arábigo” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 58).

interior. Este documento se escribió después que los autores, junto con astrónomos franceses, realizaran una expedición científica que pretendía clarificar aspectos sobre los grados y meridianos en la zona ecuatorial. Posterior a esta investigación, los militares realizaron un informe “secreto” para el Rey, detallando los principales aspectos navales, militares y políticos de las colonias españolas del norte de Sudamérica, especialmente del Perú, la provincia de Quito y las costas de la Nueva Granada y del territorio de lo que hoy es Chile, pero dicho informe con sus noticias no fue leído en su momento, sino solo hasta 1820, siendo publicado en Londres en 1826.

Asimismo, se encuentra el caso de la documentación sobre el territorio del Darién²¹. Durante las últimas décadas del siglo XIX y principios del siglo XX, la región del istmo²² del Darién (Repúblicas de Colombia y Panamá) tiene un papel destacado en la producción documental y cartográfica, debido a los intereses globales por materializar un canal interoceánico fluvial en la llamada *Tierra Firme*²³, que facilitara la conexión de las rutas comerciales entre los océanos Atlántico y Pacífico. De este modo, se imprimen y difunden las expediciones de muchos europeos comisionados por diferentes gobiernos para tal empresa. Tal es el caso de los textos publicados en Londres por el inglés Edward Cullen (1853), o los del francés Lucien de Puydt (1868). Los documentos expedicionarios *modernos*, siguiendo la línea de la presentación de información de muchas de las incursiones efectuadas en los tiempos coloniales, además de la detallada caracterización de los ríos, montañas, clima, costumbres y pobladores complementan sus incursiones con la actualización de mapas y planimetría.

Vale la pena resaltar dos temas interesantes que se encuentran referenciados en las

²¹ “rio á quien indistintamente llaman Darién, Atrato y Chocó, es conocido en la costa de la mar del Norte con el nombre de Darién, siendo el que le dieron los Españoles desde su desembocadura en el mar hasta el pueblo de San Francisco de Quibdó cabecera del Partido de Zítará en el Gobierno del Chocó (...) Ygnoramos si este nombre es el mismo que tenía antes de la Conquista, ó si se le dieron los Españoles por el de algun Cacique que en él ó sus cercanías habitan como han acostumbrado en otros parages y aún en el Golfo del Darién denominandolo de Urabá por igual razón” (Fidalgo, 1792-1810, p. 190).

²² “Ismo ó Istmo: Angostura, lengua ó estrecho de tierra por donde se unen dos continentes, ó una península á un continente” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 323).

²³ “Los primeros descubridores llamaron a estos países *Tierra Firme*, en contraposición de las Islas, que hasta entonces havian descubierto. La descubrio en su tecer viage el Almirante Christoval Colon el año de 1498 por la boca del Drago, cerca de Cumaná” (Murillo Velarde, 1990, p. 194). Inicialmente la *Tierra – Firme* comprendía los territorios continentales más próximos al mar Caribe, en concreto, se localizaba por toda la costa norte de América del Sur y parte de centro América. Posteriormente, en el siglo XVII y XVIII, hizo referencia al límite jurisdiccional de la Audiencia de Panamá.

expediciones de De Puydt (1868), en el Darién *colombiano*. El primero, tiene que ver con que reconoce a los aborígenes del río Tanela (Departamento del Chocó - República de Colombia) como gente amigable y expertos navegantes, perspectiva contraria a la establecida por los españoles, franceses e ingleses que tuvieron asentamientos efímeros en la zona, durante los siglos XV al XVIII. Esta postura volverá a aparecer en los trabajos investigativos solo hasta un siglo después. El otro tema se relaciona con los señalamientos realizados sobre la falta de finalización y errores de información del material cartográfico empleados en sus viajes, aunque en ningún momento el expedicionario especifica qué cartografía consultó. Este punto es de interés, dado que este tipo de juicios y valoraciones negativas acerca de la veracidad de la información cartográfica resultan reiterativos en muchos de los textos revisados.

De otra parte, también a finales del siglo XIX, personajes ilustres de la naciente nación colombiana, como lo fue Antonio B. Cuervo (1891), se interesan en localizar y publicar compilados de manuscritos salvaguardados en archivos españoles, referentes a zonas geográficas y sucesos históricos acaecidos en la otrora colonia y virreinato español. En 1891, se publica el primer tomo, de cuatro, de *La colección de documentos inéditos sobre la historia y geografía de Colombia*, en el que se incluye, por ejemplo, el *Derrotero*²⁴ *de las costas de la América Septentrional* efectuado por el brigadier de la Real Armada, Don Joaquín Francisco Fidalgo, entre 1792 y 1810.

La colección de documentos del general Cuervo es una obra de obligada consulta no solo por la posibilidad de encontrar importantes fuentes primarias ordenadas cronológicamente y por temas, sino, también, para conocer la forma como, desde la administración española, se consignaban los diversos sucesos que acaecían en esta colonia de ultramar. De este trabajo son de especial relevancia para el tema marítimo los tomos I y II, correspondientes a la costa atlántica y pacífica, provincias litorales y campañas de los conquistadores.

Otro personaje ilustre, en este caso español, fue Cesáreo Fernández Duro, quien por su profusa producción bibliográfica es un referente fundamental para la historia de la

²⁴ “Derrotero: Libro que contiene la situación geográfica de los puntos más notables de una costa o costas y mares adyacentes é intermedios, con todas las noticias necesarias a facilitar y asegurar la navegación. Antiguamente se llamaba *periplo*” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 210).

navegación atlántica española. Aunque su producción supera los 200 títulos, son tres las obras historiográficas más conocidas de este marino: *Disquisiciones náuticas* (1876-1881) que consta de seis volúmenes divididos en 19 disquisiciones; *La Marina de Castilla* (1894) el cual hace parte, como cuarto volumen de la colección *Historia general de España* dirigida por Antonio Cánovas; y la *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (1895-1901) que consta de nueve tomos. Las obras de Fernández según Cuesta (2016), han sido muy citadas puesto que en su momento trataron temas de los cuales los historiadores no se hacían cargo, siendo sus estudios novedosos y rigurosos, además de que muchas de sus fuentes eran inéditas.

Es durante todo el siglo XX donde surge la producción académica y literaria relacionada con la navegación marítima atlántica y sus actividades relacionadas, como el comercio legal e ilegal. Varios factores inciden para ello como, por ejemplo, la aparición de nuevas posturas críticas y analíticas en las ciencias, la formalización de las monografías de grado en los estudios universitarios, la celebración del quinto centenario del descubrimiento de América y, desde luego, la necesidad de generar balances globales de corte historiográfico, económicos o técnicos para una época de descubrimientos, inventos, cambios e implantación de hegemonías políticas, religiosas y económicas que transformaron la historia humana.

Así, a nivel europeo, autores como Braudel (1984), Cipolla (1999), Chaunu (1983), García-Baquero (2002), J. Elliot (1972), Haring (1984), J. H. Parry (1991), Martínez Shaw (1981), Mena García (1999), Pérez-Mallaína (1992, 1997) y Serrano (1985) entre otros, destacan por el empleo de la navegación como el eje principal de sus narrativas para el mejor conocimiento entre Europa y América. Complementando lo anterior, las obras de autores como Colmenares (1973, 1989, 1991), Barrera (2000), Borrego Pla (1983)²⁵, Lemaitre (1983), Mcfarlane (1972) y Tovar (1993-1996, 1999) efectúan importantes análisis políticos, administrativos y comerciales sobre diferentes espacios del Nuevo Reino de Granada.

A este punto, es justo anotar que para el caso del Nuevo Reino de Granada las

²⁵ De esta obra son interesantes los datos referentes a la navegación por bogas en el río Magdalena y los del oficio de carpintería de ribera.

investigaciones relacionadas con la navegación a boga²⁶ y vapor, que describen el comercio por el río Magdalena, son destacadas²⁷, pero, por tratarse de un área del conocimiento diversa a la navegación marítima atlántica, en este balance no serán objeto de revisión. También hay que señalar que, durante la primera mitad del siglo XX, las investigaciones sobre el mar fueron pocas y las existentes, están enfocadas más en el tema independentista que en aspectos marítimos²⁸. Además, es justo precisar que muchos de los trabajos revisados para esta época, no generan mayor conocimiento en cuanto lo elaborado por los autores del siglo XIX y solo hasta la década de los setenta, del siglo XX, se empiezan a encontrar estudios de un talante más analítico, pertinentes para esta investigación.

Para 1973, el historiador norteamericano Theodore E. Nichols (1973) realiza su tesis doctoral *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. En este trabajo analiza las hegemonías portuarias en el Caribe colombiano, pone de relieve los rasgos sobresalientes de la geografía colombiana y las dificultades a las que tuvieron que enfrentarse los gobiernos de turno para posibilitar el desarrollo de los medios de comunicación y transporte, necesarios para la integración y progreso del territorio. El autor afirma que la función de los medios modernos de transporte, como vapores y ferrocarriles, generaron fuertes disputas entre las zonas portuarias de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, no solo por el control de las grandes cantidades de carga producto del comercio internacional, que llegaban al país, sino también, por los procesos de modernización de las obras portuarias y las posibilidades de crecimiento económico de esas ciudades; una situación que también se evidenció durante el periodo de dominación española. Esta obra, posee la particularidad de identificar algunas de las dinámicas internas - locales relacionadas con la actividad de la navegación comercial, implantada por la corona española, que nunca tuvo como objetivo establecer una red entre los puertos neogranadinos, sino que forzó a la operación aislada de cada uno, dando relevancia al de Cartagena de Indias.

En los años ochenta los investigadores José Cervera Pery (1980), Jorge Arias de

²⁶ “Bogar: Introducir y extraer alternativamente los remos en el agua, haciendo punto de apoyo en ella con las palas, y tirando al otro extremo en el sentido de la popa á proa para hacer caminar la embarcación para adelante” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 97).

²⁷ Entre algunos autores de estas obras se incluyen: Acevedo (1981); Montaña (1996); Pérez Díaz (2003) e Ybot (1933).

²⁸ Por ejemplo, Flórez Álvarez (1919).

Greiff (1983, 1985) y Guillermo Fonseca Truque (1988, 1989) publican una serie de trabajos muy significativos para comprender la historia de la navegación en Colombia. Así, Cervera Pery (1980), historiador y militar español, en su libro *La Marina Española en la Emancipación de Hispanoamérica* analiza y destaca el papel dominante de las comunicaciones marítimas, no sólo para que la corona española mantuviera sus dominios en ultramar sino también para el desarrollo de las guerras de independencia. En su estudio, involucra a la Armada²⁹ Española, desde el siglo XVI hasta el año de 1826, aludiendo a las entidades marítimas españolas en la península y en América, tales como las Capitanías de Puertos, los Apostaderos y las Armadas mismas, y las creadas por los republicanos tales como los Departamentos de Marina. El autor recupera información histórica sobre la cantidad de embarcaciones y tripulación, de las mismas, de uno u otro bando, las operaciones navales y los lugares estratégicos en el Atlántico y el Pacífico suramericano, así como en Centroamérica donde se llevaban a cabo las operaciones navales que impedían las intenciones de reconquista.

Por su parte el historiador colombiano Jorge Arias de Greiff, durante el desarrollo de un estudio sobre la expedición hidrográfica de Francisco Fidalgo, publicó los artículos *Apuntamientos para la historia del Apostadero de Marina de Cartagena de Indias* (1983) y *La expedición Fidalgo* (1985). En su texto sobre Cartagena, presenta una contextualización de la situación política de España en el siglo XVIII, la historia de la Armada con cada rey de este siglo, y su ordenamiento. Además, describe la organización de los Apostaderos en América, enfatizando el papel del de Cartagena de Indias durante la independencia.

Se indica en el artículo que el texto hace parte de una visión conjunta entre las Academias de Historia de Colombia y España, que buscan “revisar y rediseñar nuestra común historia”. En ese sentido, hay que decir que el objetivo interinstitucional queda tan solo en intenciones, dado que, a la final, la historia del Apostadero se encuentra contextualizada únicamente por las circunstancias españolas, además que la figura que se presenta como más importante para el referido puerto, es Fidalgo. Sumado a esto, hay cierta presencia solapada de la idea de que, debido a la corrupción de los criollos, a quienes llama

²⁹ “Armada: El conjunto de todas las fuerzas de mar que el Rey sostiene para defender las costas, proteger el comercio &c. Dánsele los sobrenombres de *Real Armada*, *Armada Naval* y *Marina Real*. Lo mismo que *escuadra*, y en lo antiguo *flota*” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 50).

las “élites mercantilistas americanas”, el contrabando no pudo controlarse, desconociendo las decisiones políticas poco acertadas de España en la materia, y el contexto presupuestal de Cartagena en la época.

Por otra parte, se observa que los documentos históricos consultados por el autor se extraen de tres lugares: el Archivo Central de Marina *Álvaro de Bazán* de España, Museo Naval de Madrid y el, anteriormente llamado, Archivo Histórico Nacional de Bogotá (actualmente nombrado Archivo General de la Nación), aunque tan sólo cuatro de las casi noventa fuentes históricas utilizadas son consultas en Colombia.

El texto referente a Fidalgo, se centra en el papel de este personaje como comandante interino de la Marina en Cartagena y la parte de la expedición que abarcó las costas de Tierra Firme e islas vecinas, de Trinidad hasta Panamá, narrándose con detalle el quehacer cartográfico de esta empresa. Además, retomando el tópico de la organización de los apostaderos realiza un seguimiento a algunos de sus marinos que terminaron participando en la independencia. En este artículo convergen muchas de las investigaciones realizadas por Arias De Greiff (1985) ya que cita tres de sus trabajos anteriores. En cuanto a la documentación histórica, al igual que en su otro artículo, se destaca el hecho de haber revisado un fondo documental poco consultado por los investigadores latinoamericanos, como es el archivo del Museo Naval de Madrid. En lo referente a la documentación empleada se advierte que en su gran mayoría responde a temas geográficos y tan sólo uno (*Papeles Diversos*, Tomo IV) tiene otros datos sobre construcción naval y apostaderos. En ese sentido, este trabajo no suma interpretaciones de otros investigadores, y en cuanto a “mostrar las implicaciones de esta expedición en la independencia de Colombia”, es posible que en este objetivo se quede corto, al limitar sus análisis a la vida de algunos marineros y algunas de sus acciones, pero de manera aislada e individual.

El capitán de marina e investigador colombiano Guillermo Fonseca Truque (1988, 1989) entre muchos de sus proyectos, pinturas, obras y textos realizados, a finales de los 80 realiza dos artículos, cuyo interés es dar claridad al hecho de que, en América, específicamente en el mar Caribe, antes de los españoles, los aborígenes poseían conocimientos náuticos suficientes para ser navegantes diestros en los ríos y mares del continente. En el texto *Las velas americanas: lo que los caribes le enseñaron a Europa* (1988), el autor hace una revisión de fuentes que le permite afirmar que la vela de

cuchillo³⁰ y el foque³¹ fueron un aporte americano a la navegación mundial. Fonseca Truque reseña que la remisión a fuentes no españolas es fundamental para poder determinar que estos elementos se originaron en América, dando introducción a otras voces para sustentar hechos que no figuran en la historia *oficial*.

En su otro artículo, *La balsa que vio el orfebre* (1989), ahonda en el tema de la navegación aborígen y, a partir del análisis de las representaciones físicas de las balsas³² *indígenas* de la orfebrería precolombina, particularmente con la balsa muisca exhibida en el Museo del Oro de Bogotá, las contrasta con especificaciones técnicas náuticas, lo que le permite hacer una caracterización de las prácticas de construcción naval de este tipo de embarcaciones, así como las dinámicas culturales y comerciales relacionadas con la navegación en estas. Aunque cortos en cuanto a su extensión y desarrollo argumentativo, los textos de Fonseca Truque son las primeras publicaciones en las que se analiza y pondera el tema de la navegación aborígen dentro de la historiografía nacional, además de señalar aspectos que no habían sido investigados en relación a la náutica.

Para la década de los noventa, Mauricio Obregón³³, ingeniero, navegante y piloto, junto con el almirante, historiador Naval y profesor de Harvard Samuel Eliot Morison, publican el libro *Colón en el mar de los Caribes. Historia, geografía y náutica del*

³⁰ “Conjunto ó reunion por costura de varios paños de lona, loneta, cotonía ó vitre, que unida á su respectiva verga, palo ó estai, y desplegada al viento, da impulso á la embarcacion para navegar. Las velas son ó cuadriláteras ó triangulares: las primeras se subdividen en cuadrilongas, trapecias simétricas y trapezoides. Las cuadrilongas y trapecias se llaman *cuadras* ó *redondas*; las trapezoides *cangrejas*; y las triangulares *latinas*, que son las tres denominaciones técnicas bajo que todas se conocen. Tambien se dicen *velas de cruz* las *cuadras* ó *redondas*; y *velas de cuchillo* ó *cuchilla* las *cangrejas* y *latinas*: debiendo entenderse que los calificativos de *cuadra* y *redonda* que convienen á las primeras, aunque parecen repugnantes ó contradictorios, son relativos, diciéndose la vela *cuadra* por su figura y *redonda* porque se marea y bracea por redondo” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 546).

³¹ “Denominacion general de todas las velas triangulares que se amuran en el bauprés y sus botalones” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 281).

³² “Balsa: Especie de plancha de agua, ó unión de muchos maderos amadrinados por medio de trincas y pernos, y sobre los cuales se hacen firmes unas tablas que sirven de cubierta. En esta armazón se transportan efectos y gentes de unos a otros puntos, particularmente en los ríos; aunque en América los indios suelen hacer con estas balsas navegaciones que causan admiración” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 75).

³³ Mauricio Obregón escribió varios e interesantes textos en los que trata temas de navegación marítima antigua y moderna. Además de su extensa obra literaria, en la que se incluyen también escritos sobre navegación aérea y espacial, destaca de su carrera la participación en la fundación y dirección de la Universidad privada de Los Andes, la co-fundación del Museo Naval de Cartagena de Indias, sus importantes cargos diplomáticos, así como su participación en calidad de columnista en la Revista Semana, que hacen de Obregón una persona polifacética, erudita y aventurera, que seguramente pudo lograr sus objetivos por ser parte de una importante familia de élite en el país.

descubrimiento (1990), el cual es fruto de sus viajes por las rutas y puertos que Colón recorrió. Esta obra reconstruye la bitácora de Colón y se le sigue hasta su muerte, dando especial relevancia a los detalles de los documentos históricos, ya que en su haber ambos investigadores cuentan con importantes estudios sobre este personaje histórico (Obregón & Morison, 1964; Obregón, 1991). La obra, enmarcada en lo que Obregón denominaba “*el método de historia experimental*”, intenta dejar atrás muchas de las especulaciones asociadas con los épicos viajes y periplos de la humanidad al vivirlos en carne propia, destacando como realmente los intereses que originaron y mantuvieron los cuatro viajes de Colón, fueron el económico y el comercial. Además de lo anterior se destaca el título dado a la publicación, el cual, de alguna manera, otorga cierta identidad aborigen al Caribe.

También en la década de los noventa, Bibiano Torres (1992) analiza la importancia de la marina y los hombres de mar en la consolidación de las relaciones trasatlánticas entre la corona y el Nuevo Mundo en su libro *La marina en el gobierno y administración de Indias*. Su estudio parte por explicar los conocimientos que dichos hombres adquirieron de las expediciones que, sobre el nuevo territorio, se organizaban y que permitieron no solo expandir las zonas de influencia sino también establecer los asentamientos desde donde se daría paso a la posterior colonización de tierras. Plantea que la Marina no solo se encargó de orientar y dirigir las expediciones en el *Nuevo Mundo*, sino que, además, se encargó de consolidar las relaciones comerciales, fiscales y administrativas entre cada uno de los continentes, de forma que el tráfico indiano fue concebido como el canal de comunicación permanente entre uno y otro lugar.

El historiador español considera que para el entendimiento de este sistema de comercio es necesario profundizar en las embarcaciones, efectuando así una descripción de varias tipologías de bajeles empleadas durante este periodo como los navíos de aviso, los del azogue y los del correo. En ese sentido va uno de los aportes de esta obra, el otro tiene que ver con el planteamiento de la necesidad de considerar la relación del poder con las dinámicas marítimas.

Víctor Manuel Patiño (1991), botánico e historiador colombiano, en el tomo de *Vías, transportes y comunicación* de su estudio de *Historia de la cultura material en la América Equinoccial*, pone de manifiesto cómo estos tres aspectos descritos en el tomo, así como las obras de ingeniería se interrelacionan jugando un papel fundamental para la

consolidación del territorio americano, no solo de forma interna sino en relación con las potencias europeas. Para efectos del presente balance sobre la navegación, se destacarán los aportes de Patiño en cuanto a las vías y transportes acuáticos. El autor parte por explicar la forma en que se desarrolló el *arte* de la navegación, una vez los españoles tocaron suelo americano, sin desconocer las habilidades que los grupos aborígenes de estas regiones tenían sobre esta actividad. Teniendo en cuenta lo anterior, realiza una exhaustiva explicación sobre el tipo de embarcaciones que fueron utilizadas por los colonizados y colonizadores, a saber: las canoas³⁴, balsas y piraguas³⁵ que, dependiendo de su tamaño, tenían funciones específicas.

Asimismo, pone de relieve la importancia de los procesos de aculturación inversa que se presentaron en las zonas portuarias de América. Sobre este tema indica cómo los españoles al no tener las materias primas conocidas para el mantenimiento y reparación de sus naves, se vieron obligados a utilizar e incorporar algunos conocimientos aborígenes para ello. Esto derivó en el establecimiento de astilleros cuya mano de obra estaría a cargo de algunos españoles capacitados para este oficio, y de aquellos aborígenes y mestizos que, gracias a sus conocimientos, podían ser de utilidad para la búsqueda y acondicionamiento de las materias primas.

En 1994, el licenciado en Geografía e Historia, Luis Rodríguez Yunta (1994) realiza una recopilación de la bibliografía sobre el comercio marítimo, contrabando y piratería en las Antillas y el Caribe, con base en la información que desde 1975, aparece disponible en las bases de datos de Latinoamérica (CSIC) e *Historical Abstract*. En este documento, que incluye 182 registros organizados en tres bloques: *época precolombina, siglos XVI-XVIII* y *siglos XIX-XX*, se encuentran al menos 20 títulos relacionados con el espacio de la Nueva Granada, efectuados por autores que han sido objeto de referencia en este balance. De otra

³⁴ “Embarcación menor construida de una sola pieza o tronco de árbol, de que hacen mucho uso en América; cala muy poco y se boga en ella con canaletes. Sin embargo, las hay capaces de llevar más de cincuenta hombres, y son ligerísimas, particularmente manejadas por los indios, que tienen suma destreza en ello. Vulgarmente e indistintamente se la llama también piragua, más véanse en esta voz las diferencias que se reconocen entre ambas denominaciones, ó entre los objetos representados por ellas. (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 137).

³⁵ “Barco de una pieza, cuadrado en los externos como artesa, más alto que la canoa, añadido los bordes con cañas y betunado, y no chato como los de la canoa sino con quilla (...) De todos modos es embarcación de indios y de naturales de unas ó otras Indias” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 422-423).

parte, se consideró conveniente incluir este texto en la revisión debido a que este tipo de recopilaciones, concebidas como herramientas de búsqueda para los interesados en el tema, no son abundantes.

Enrique Román Bazurto (1996), quién llegó a ser capitán de navío de la Armada colombiana, publica *El Caribe Mar de la Libertad*, en el que se señala la importancia del mar y de las operaciones militares y navales de las marinas española, patriotas - o republicanas – durante el periodo independentista. La obra vislumbra al Caribe como ruta de comunicación con Centroamérica y Europa y centro de operación militar del que se obtenían provisiones y realizaban movimientos tácticos para tomar las costas e ingresar al interior. Se documenta la constitución de entidades relacionadas con la Armada patriota como las escuelas, los departamentos de marina y la sanción de las disposiciones legales que la reglamentan. Igualmente, se destaca el rol del corso³⁶ en la marina patriota. Las referencias a las embarcaciones son numerosas, así como a las concernientes a las de sus tripulaciones. El trabajo investigativo incluye consideraciones sobre los montos invertidos para el sostenimiento de la marina y su posterior declive al lograrse la independencia. La mayoría de fuentes históricas empleadas por Román, corresponden a documentos del fondo *Enrique Ortega Ricaurte*, del Archivo General de la Nación colombiano.

Manuel Lucena Giraldo, en 1997, publica un artículo titulado *Ciencia y Política en los Proyectos de Obras Públicas del Consulado de Cartagena De Indias, 1795-1810*, basado en el *Informe del Real Consulado de Cartagena de Indias a la Junta Suprema Provincial*. En este estudio se analizan las obras públicas como un acto en el que se expresa la decisión de “manipular el espacio geográfico” y que muestra la voluntad de progreso. Entre las obras que se analizan en el documento, se encuentran la reapertura del Canal del Dique en el río Magdalena y la del río Atrato.

Para 1998, además de la serie editorial de la Fundación Mapfre América conocida como *colección Mapfre 1492*³⁷, en la que se recopilan rigurosos estudios históricos

³⁶ “Curso: Navegacion que se hace en busca y persecucion de piratas y embarcaciones enemigas, apresándolas cuando se encuentran. Antiguamente se decia *curso* y *coso*” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 183).

³⁷ Colección en la que se publicaron más de 250 títulos agrupados en 19 temas. Dos temas están directamente relacionados con la navegación europea Atlántica. Uno es *Mar y América* conformado por 17 títulos y el otro *Portugal y el Mundo* integrado por seis, de los cuales tres corresponden a estudios sobre temas marítimos, navales y náuticos.

relacionados con la celebración del quinto centenario del descubrimiento de América, también en este año, el Instituto de la Ingeniería de España (1998), efectuó un proyecto editorial que presenta una serie de artículos relacionadas con las ramas de la ingeniería, que hicieron parte de aquel acontecimiento histórico. En su tercer tomo, *Vías de navegación y puertos históricos en América*, integrado por ocho artículos se ofrece una visión general sobre los desarrollos, en materia de navegación, entre los siglos XVI – XVIII.

El primer artículo de esta obra está orientado a dar una completa descripción de las principales rutas de navegación marítimas junto con la relación de los mayores puertos creados en América, durante los siglos XVI, XVII y XVIII. El segundo, describe la intensa búsqueda del estrecho, realizada por Colón y otros navegantes, así como el descubrimiento del *mar del Sur* por Vasco Núñez de Balboa y las exploraciones para la búsqueda de una vía de comunicación hacia el Sur. El artículo siguiente de este libro precisa la importante participación de los ingenieros navales de procedencia italiana en los desarrollos sobre las fortificaciones de los puertos americanos a finales del siglo XVI; también se encuentra un texto elaborado por Arturo Córdoba, en el que se expone la necesidad de realizar una vía artificial que permitiera conectar la bahía de Cartagena con el río Magdalena; un proyecto que estaría basado en una ruta mixta, tanto fluvial como terrestre, considerándola como una de las más grandes obras de ingeniería del continente americano. De otra parte, el artículo *La navegación del río Bermejo*, constituye una llamada de atención acerca de los fracasos derivados del empeñamiento de navegar un río, el Bermejo (frontera de las repúblicas de Bolivia y Argentina), menospreciando características adversas de la naturaleza.

En los trabajos que conforman este tomo, se aprecia cómo se consultan fuentes históricas con un carácter más técnico y, algunas de ellas, pasadas por alto en las revisiones historiográficas tradicionales. Por otra parte, permiten apreciar un aspecto relacionado con la vinculación que se generó entre la navegación en los cuerpos de agua salada y la de los de agua dulce, para aprovecharlos como vías naturales de comunicación en el deseo de crear canales interoceánicos de comunicación, como fue el caso del istmo del Darién.

Asimismo, en 1998, en Venezuela, el investigador Gerardo Vivas Pineda (1998) obtiene financiación para efectuar una publicación, asociada a su investigación doctoral en

Historia de la Universidad de Sevilla, referente a la compañía Guipuzcoana de Caracas. Del trabajo hay que destacar su impecable rigurosidad y sus análisis históricos; la localización, referenciación, sistematización y uso de datos de una voluminosa cantidad de documentos históricos; complementado por una extraordinaria edición impresa y editorial.

Durante su investigación, el autor focalizó su tema de investigación en áreas del conocimiento poco exploradas, tanto en América como en Europa, como son las marinas mercantes, lo que le permitió ampliar sus perspectivas investigativas y de búsquedas documentales. De hecho, sus pesquisas le permitieron referenciar 86 buques mercantes de diversa tipología y tonelaje entre fragatas, navíos y bergantines, así como 40 embarcaciones corsarias al servicio de la compañía. Los datos históricos contenidos en los documentos le permiten generar estadísticas de más de 300 viajes atlánticos y de miles de tripulantes, durante más de medio siglo de servicio de la compañía, cifras que, sin lugar a dudas, generan una proyección de la compañía mucho más potente de lo que anteriormente otros investigadores habían reseñado.

Así, Vivas Pineda (1998) logra enriquecer los tópicos netamente navales y náuticos relacionándolos con otras esferas como la económica, la militar, las sociales y la política en los que estaba inmersa la compañía a una escala local, regional y continental - Venezuela, Caribe y el Atlántico español. Esta obra podría calificarse como la primera investigación de historia marítima de trascendencia, efectuada por un investigador latinoamericano.

En 1999, en la Universidad colombiana Jorge Tadeo Lozano - sede Cartagena se elaboró un trabajo titulado *La Carpintería de Ribera en Cartagena de Indias* (Álvarez, 1999). En este trabajo se recopila, de manera muy general, la evolución de las técnicas de construcción naval de esta actividad en la ciudad, a través de un recorrido histórico desde el siglo XV al XX. Los autores manifiestan que la investigación tiene dos fines: por un lado, preservar el legado artesanal y por el otro, establecer el impacto social que tuvo esta práctica en la ciudad de Cartagena y en las poblaciones aledañas. En ese sentido, afirman haber consultado testimonios orales, puesto que muchos de los conocimientos sobre este arte no se han recopilado en documentos escritos, ya que se enseñan de manera práctica de forma generacional.

En uno de sus apartados, llama la atención que este estudio referencie al astillero de Cartagena de Indias, construido a inicio del siglo XVII, como el segundo en importancia e

infraestructura después del de Cuba. Dicen que allí se construyeron galeras, cuatro *galeones*³⁸ *de plata* y se acicalaban diversos tipos de embarcaciones vinculadas con el comercio atlántico. Sin embargo, tal información es reseñada de investigaciones históricas previas sobre la ciudad, sin que se hubiese efectuado un mayor escrutinio y validación de tales referencias (Álvarez, 1999).

Llegados al siglo XXI, los estudios vinculados con la navegación efectuada en el territorio americano crecen y se diversifican. Los trabajos se preocupan por analizar nuevos ejes de investigación de las sociedades vinculadas con el mar. Asimismo, los investigadores, ya no solo son militares o historiadores, y presentan posturas más críticas, reflexivas e incluyentes para enriquecer el conocimiento del pasado del mundo Atlántico.

Iniciando la centuria, Román Bazurto (2000), dando continuidad a su línea investigativa y frente a lo que considera como la pobre historiografía sobre los aspectos marítimos del país, publicó para la enseñanza de los cadetes de la Armada Nacional un *Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano*³⁹, que detalla el proceso de conformación del poder naval del país remontándose a sus antecedentes durante el periodo de dominación colonial, hasta su importancia en el desarrollo comercial de la nueva república. Nuevamente, dedica un detallado apartado a la conformación de la primera marina patriota, en el marco de las guerras de independencia. Documenta la importancia de este cuerpo en el proceso independentista, los problemas de tipo presupuestal para el sostenimiento de la Marina y describe su declive luego de la muerte del Almirante José Prudencio Padilla, en 1828.

Cabe resaltar el interés del autor por *inventariar* el tipo de embarcaciones utilizadas durante el periodo colonial e independentista, además de relacionar los desarrollos en el arte de la construcción naval en el territorio americano. Este documento expone algunas

³⁸ “Galeon: Bajel grande y de alto bordo, que se manejaba solamente con velas: había unos de guerra y otros de carga (...) en una exposición de la ciudad de Cádiz, impresa en 1726, se dice que se llamó *galeon*, de la semejanza que tenía con la galera (...) *Galeones*: se llamaban así las embarcaciones grandes que conducían géneros de comercio al Perú (...) se decían también *galeones* los bajeles que componían la armada de Indias; conducían a España el tesoro de aquellos países, y llevaban los azogues” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 288). Para una definición más exacta y rigurosa sobre el origen, características, uso y función del *Galeón* remitirse al estudio de Carla Rahn Phillips (1991).

³⁹ Es necesario señalar que la obra de Román tiene una circulación restringida y sólo circula entre miembros de la Armada Nacional. De este trabajo existe también una edición del año 2005.

características interesantes, como la de recopilar abundante y pertinente bibliografía sobre el tema relacionada con el territorio colombiano; sus análisis son detallados y técnicos e igualmente, contempla la navegación aborígen como parte integral de la historia náutica colombiana.

En el 2003, la historiadora española, María Dolores González-Ripoll Navarro (2003), en su trabajo *Idea y representación del Caribe en la cartografía española del siglo XVIII*, efectúa una revisión de las representaciones cartográficas sobre el Caribe y las incidencias políticas de su emisión y uso. Esta investigación, aunque realiza una revisión de los conceptos del “Caribe” y efectúa una recopilación del material cartográfico al respecto, no termina por relacionar estos dos elementos, por lo cual se queda corta en sus análisis. Por otra parte, la autora referencia cuatro documentos históricos, junto con tres trabajos de su autoría, estableciendo una limitación en tanto que la autorreferencia evita conocer la totalidad de las fuentes históricas que se manejaron para elaborar este documento.

Con el propósito de incentivar la disciplina de la arqueología subacuática y la protección del patrimonio cultural sumergido en Colombia, en el año 2003, los antropólogos Juan Felipe Pérez y René Romero (2005), efectúan la monografía de grado *Naufraios y puertos marítimos del Caribe colombiano, siglo XVI al siglo XVIII*. Este trabajo se constituye en el primer inventario de información histórica para esclarecer las numerosas relaciones que existen entre los barcos hundidos y los puertos marítimos localizados en la costa caribe colombiana. De la investigación se destacan varios aspectos, como ser el primer inventario de este tema en el país, el uso y manejo de las fuentes históricas y el intento de reconstruir las historias de los puertos estudiados, haciendo uso y ponderando de los sucesos náuticos y navales de dichos espacios. Además del registro de 93 fichas de naufragios y dos mapas histórico-arqueológicos, la definición tipológica de tres tipos de naufragios y el estudio de caso de nueve naufragios, los autores concluyen que la carencia de investigación y divulgación de trabajos en el área de los naufragios, y de muchos temas relacionados con el mar, generan en el ámbito académico y popular, fantasías y leyendas de riquezas que necesitan ser recuperadas haciendo caso omiso de las normas científicas, políticas y sociales establecidas.

Con dos artículos Esteban Hernández Esteve (2004a y 2004b), *PhD* en Ciencias Económicas, haciendo uso de una publicación del Archivo General de la Nación de

Colombia, presenta su investigación sobre la *Administración y contabilidad en los buques de la Real Armada Española. Ordenanza de 1735*. Este trabajo efectúa un gran aporte a la bibliografía sobre la materia pues analiza documentos históricos del ámbito de la contabilidad y sobre las medidas de control que debía llevar el escribano de cada barco de la Real Armada. El hecho de consultar estas fuentes, sobretodo centrado en la Ordenanza de 1735, contribuye a entender el oficio de los marinos en su cotidianidad, e integra una línea nueva a la investigación historiográfica de la navegación en el Caribe.

Leonardo Moreno Álvarez (2007) elabora su trabajo de pregrado *La piratería en la costa norte del Nuevo Reino de Granada (1555-1713) (Proyecto de elaboración de un catálogo de fuentes)* para obtener su título de historiador. En este documento, se establecen las características globales de la piratería⁴⁰ en el Atlántico y su incidencia en la Nueva Granada. En ese sentido, se desarrolla la manera en que las ciudades costeras de la Nueva Granada estaban articuladas en la propia configuración de la ilegalidad marítima existente en este periodo.

Otro de los objetivos de la investigación fue la elaboración de un catálogo de fuentes sobre la actividad de la piratería en el Nuevo Reino de Granada, lo cual responde a uno de los tantos vacíos en la construcción de la historia marítima del país. Así, su propuesta investigativa permite esclarecer el tema de la piratería como actividad diferenciada frente a la de los bucaneros⁴¹ y los filibusteros⁴², definiendo sus dinámicas náuticas y los aspectos políticos y económicos vinculados a dicha actividad. Moreno efectúa una revisión crítica de las obras historiográficas colombianas que tratan el tema, recopilando las fuentes primarias existentes en Bogotá, para lo cual recurre al fondo del *Archivo Anexo* del Archivo General de la Nación, así como a documentos de archivos

⁴⁰ “Pirata: Ladrón de mar; que por consiguiente navega sin patente de príncipe, y se ejercita en piratear. Dícese del buque y de cada uno de los individuos que lo tripulan, y singularmente del que hace de capitán. Llámase también *Forbante* (...) y antiguamente se decía *cursario*” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 423). “Forbante: Voz tomada del inglés, que significa foragido en los mares o pirata” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 281).

⁴¹ “Bucanero: Nombre que primeramente se dio a los franceses, que en el siglo XVI se establecieron en la parte occidental de Santo Domingo, dedicándose a cazar reses y á hacer tasajo: pero que después se aplicó á los aventureros de todas las naciones, especialmente ingleses y franceses, que reunidos se entregaron a la piratería y al saqueo de las posesiones españolas de América (Lorenzo, José *et al.*, 1864, p. 401).

⁴² “Filibuster: Voz derivada del nombre inglés filibuster que tuvieron en otro tiempo los piratas de las Antillas en la América. Dícese también *forbante*” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 274).

españoles que se encuentran microfilmados en la biblioteca especializada del Instituto Colombiano de Antropología e Historia - ICANH.

Durante la segunda década del siglo, Nara Fuentes Crispín (2011, 2013) realiza su investigación doctoral en historia, proponiendo una lectura de las *memorias sobre los periplos*⁴³ *marítimos o fluviales* de algunos aventureros y mercenarios, que hicieron parte de la gesta de Independencia al lado de Simón Bolívar. En 2011, publica un artículo derivado de su estudio, en el que reconstruye algunas ideas míticas, como la del Dorado — mediante las cuales se hizo referencia a esta región durante el periodo colonial—, y resalta la experiencia personal de los narradores con el paisaje del río Orinoco y sus ricas conexiones. La autora introduce, por primera vez, el concepto de *maritorio* en el ámbito académico colombiano, en respuesta a la necesidad de referirse a una dinámica de apropiación del territorio, pero adaptada a las particularidades que posee el escenario costero y marino. A partir de esta noción, se enfoca en las políticas marinas, entendiendo el espacio marítimo como un escenario de ejercicio del poder, que termina siendo decisivo en la gesta independentista.

Dos años después, la misma autora publica el libro *Periplos ilustrados, piratas y ladrones en el Caribe colonial* (Fuentes Crispín, 2013), fruto de su tesis doctoral, en el cual analiza una buena cantidad de fuentes históricas de todo tipo sobre las actividades y recorridos de vida de funcionarios de la Corona española, viajeros, marineros, científicos y piratas de los siglos XVII y XVIII. En ese sentido, se intentan entender las distintas formas de apropiación del territorio marítimo y costero, por lo que vuelve a utilizarse aquí la noción de *maritorio*, en el capítulo derivado del artículo reseñado anteriormente. Este texto presenta además el análisis de 32 mapas.

Esta obra acude a consultar textos históricos que no suelen analizarse en relación con lo marítimo, como procesos judiciales acerca de robos, con el propósito de evidenciar las lógicas de poder y trasgresión de los distintos actores de estos territorios costeros, insulares y marítimos.

También en el año 2011, el antropólogo Ernesto Montenegro (2011) realiza el

⁴³ “Entre los griegos significaba *derrotero* y *diario* de una navegacion costanera” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 414).

artículo *Las Naves del Darién: veinte años de navegación española hacia América (1493-1513)*, que hace parte de una publicación conjunta entre la Universidad Nacional de Colombia y el ICANH relacionada con las expediciones de conquista y población ocurridas en el istmo del Darién en el siglo XVI. El texto de Montenegro (2011), que utiliza fuentes de documentación histórica previamente transcritas y publicadas por otros investigadores, centra su análisis en “la cuestión naval del siglo XVI” (p. 185) tocando temas náuticos, tipológicos, simbólicos y portuarios referidos en cinco de las instrucciones reales dada a Pedrarias Dávila para su empresa conquistadora. Así, el autor relaciona la cantidad, tipologías y capacidad de carga de las embarcaciones llegadas a esta parte del territorio americano en las primeras décadas de conquista. Brinda también algunas particularidades de las condiciones técnicas de las 17 embarcaciones de la flota de Pedrarias y relaciona sus nombres con las deidades y mitos del catolicismo. Finaliza su argumentación dando ideas sobre la locación del puerto de la antigua población española Santa María la Antigua de Darién y la posibilidad de encuentro de cultura material asociada a las embarcaciones y obras de ingeniería ejecutadas durante la expedición darienita, en la medida que se ejecuten actividades de prospección arqueológica en mar y tierra en la zona.

Dando continuidad a las investigaciones preliminares sobre la expedición de Fidalgo, después de un trabajo investigativo efectuado entre 2008 y 2011, en el año 2012 Camilo Domínguez Ossa, Hernando Salcedo Fidalgo y Luisa Martín-Merás Verdejo editan la obra *Derrotero y cartografía de la Expedición Fidalgo por el Caribe neogranadino (1792-1810)*. En este documento además de presentar una completa localización de la documentación histórica derivada de la expedición realizada en siglo XVIII en el territorio de la Nueva Granada, que incluye fuentes cartográficas, se vuelve a publicar el texto del derrotero de la expedición transcrito por Antonio B. Cuervo en 1891, incluyéndose además una serie de artículos para contextualizar históricamente al brigadier de la Armada Española a cargo de la expedición, comprendiendo los alcances y repercusiones de su obra.

En el 2013, el filósofo e historiador Mauricio Nieto (2013) publica un libro que titula *Las máquinas del imperio y el reino de Dios: reflexiones sobre ciencia, tecnología y religión en el mundo atlántico del siglo XVI*, que muestra cómo los artefactos humanos y no humanos hacen parte de los sistemas de control. En ese sentido, trata de entender las conexiones entre el conocimiento y el imperio, en tanto “el Estado imperial católico fue una

organización técnica y científica, y la ciencia y la tecnología, un asunto de gobierno al servicio tanto del rey como de Dios” (Nieto, 2013, p. 261). De allí que se encuentre en este documento un análisis preciso de la aportación de los tratados de navegación; un gran detalle en la descripción y reflexión sobre las embarcaciones, los instrumentos náuticos, la carta náutica y el Padrón⁴⁴ Real, la tripulación que conformaba un viaje a las Indias y explicaciones certeras sobre la vida a bordo. Asimismo, analiza el encuentro entre la ciencia occidental y otras formas de conocimiento, como la tradición aborígen.

En el mismo año, el historiador colombiano Sergio Solano (2013) publica *Sistema de defensa, artesanado y sociedad en el Nuevo Reino de Granada. El caso de Cartagena de Indias, 1750-1810*, artículo en el cual escudriña a un actor social que no ha sido suficientemente reconocido dentro de la dinámica económica y social de Cartagena, como es el grupo de los artesanos. El artículo está organizado en cuatro partes. En la primera, se describe cómo se organizaba una red humana de suministro de los insumos (materiales y laborales) necesarios para la defensa de la plaza fuerte de Cartagena de Indias; en la segunda se analiza la diversidad de oficios ligados a la construcción y mantenimiento del sistema de defensa; en la tercera se estudian las relaciones entre la mayoría de los artesanos pardos y negros y un pequeño grupo de artesanos blancos españoles, que ocupaban los principales cargos en las maestranzas⁴⁵ en la vida gremial y en las maestrías mayores, haciendo énfasis en las consecuencias que esto tuvo para la vida gremial de los distintos oficios; y, por último, y a manera de una larga conclusión, se analizan las modificaciones que sufrió la configuración socio-racial de Cartagena, a partir de la presión de un conjunto de factores, entre los que el trabajo artesanal ocupó un papel importante. Este historiador además de consultar los archivos usuales, efectuó un escrutinio del fondo de *Secretaría de Despacho de Guerra*, en el Archivo General de Simancas, el cual no aparece consultado para otros investigadores colombianos.

⁴⁴ “Padrón: *carta hidrográfica*” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 395). “*carta hidrográfica*: la que representa una extensión de mar y de costa, más o menos grande, con indicación de bajos, sondas &c. Entre ellas las hay *planas*, y *esféricas* ó *reducidas*, que también se llaman de marear, de navegación, náuticas o marinas, y antiguamente padrones de navegación” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 149).

⁴⁵ “Maestranza: El conjunto de carpinteros, calafates y demás operarios destinados en los arsenales á la construcción y reparación de los buques y de sus pertrechos. (...) Según alguno de los diccionarios consultados, el lugar en que están los obradores de maderas, cables, lonas y otros efectos para los buques” (Diccionario Marítimo Español, 1831, p. 348-349).

En 2014, se realizó el 5° Simposio Ibero-Americano de Historia de la Cartografía (SIAHC), del cual se publicaron las memorias (Nieto y Díaz, 2014). Este evento tuvo como objetivo revisar las reflexiones actuales sobre las relaciones entre arte, ciencia y política, desde la perspectiva de lo cartográfico. En el documento, se encuentra un apartado sobre Espacios Marítimos en el cual se tocan diversas temáticas, destacándose la ponencia *Mapeando en el maritorio de las Filipinas* de Nara Fuentes (2014) por su aporte metodológico para aplicar este concepto. La autora analiza las dinámicas de navegación y comunicación entre las islas del archipiélago, tomando algunos mapas sobre las Filipinas de la etapa cartográfica ilustrada para vincularlos a los testimonios de los clérigos, con los cuales se compone una imagen geográfica para aconsejar a la corona española en asunto del control territorial frente a los ataques de extranjeros.

Entre 2013 y 2014, el antropólogo e historiador colombiano Nelson Rodríguez Hernández, inicialmente, en su monografía de grado *Bárbaros en el corazón del imperio: Interacción y disputa entre indígenas cunas y europeos en el Darién durante 1774-1792* (2013) y luego en tres artículos (Rodríguez Hernández, 2014a, 2014b, 2016) derivados de esta, analiza el conflicto del pueblo Cuna⁴⁶ y los españoles entre 1774 y 1793, a partir de las relaciones inter-étnicas de aborígenes y europeos de distintos lugares del Atlántico. En estos trabajos indaga la dinámica de las políticas españolas en la región, estableciendo que sus reformas militares y la expansión de la frontera colonial al Darién no fueron efectivas, en la medida que los Cunas desarrollaron tácticas diplomáticas y militares, producto de procesos de etnogénesis de largo aliento, que les permitieron adaptar su organización social a la presión imperial. Así, los intentos de reducción y/o persuasión realizados por los españoles en la región darienita, contrario a sus propósitos, afianzaron la autonomía Cuna ante el virreinato y, de igual modo, aumentó el enfrentamiento entre distintas facciones puesto que existían diversas posturas nativas ante la forma de relación con las autoridades españolas.

Aunque este documento establece una hipótesis que reconoce a los aborígenes como

⁴⁶ Los Cunas eran “procedentes de las Costas de la mar del Sur, que fugados pasaron á estas del Darién y arrojando de ellas a los que las habitaban obligándolos á retirarse é internarse en los montes. Estos Yndios (...) Se mantienen de la caza y pesca que son sus ordinarios egercicios, y habitan en las orillas de los ríos y ninguno en las de la mar...” (Fidalgo, 1792-1810, p. 184).

actores con visión política, hay que señalar que no existe material disponible que permita saber en concreto la visión de los pueblos vernáculos en ese periodo, respecto a los distintos actores en el territorio, por lo cual no se puede contrastar o corroborar esta hipótesis con otras evidencias además de las que consultó el autor. De otra parte, si los aborígenes poseían una estrategia para relacionarse con los diferentes actores, habría que intentar responder si tenían idea de las repercusiones políticas que sus acciones tenían en la misma política europea.

En cuanto a los tres artículos, estos continúan por la misma línea argumentativa establecida en su monografía y, en el texto *Cartografía de la frontera bárbara: las representaciones del Darién a propósito del conflicto entre el Virreinato de Nueva Granada y los Cunas* (Rodríguez Hernández, 2014a), se analiza la producción cartográfica para establecer tanto los avances técnicos materializados por los ingenieros militares, como también las tensiones sociales que resaltan la defensa organizada del territorio por parte de los aborígenes.

En 2015, Solano publica de nuevo, esta vez un artículo llamado *El Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias, sus trabajadores y la crisis política de la Independencia* (2015a), en el cual vincula de manera más directa el gremio de artesanos que había analizado en su trabajo anterior con la gesta independentista. El trabajo se organiza en cinco apartados: en el primero se describen los rasgos generales del Apostadero; en el segundo, se analizan los inicios de la crisis presupuestal del Apostadero durante el primer decenio del siglo XIX; en el tercero se presentan las características de sus trabajadores; el cuarto se ocupa de las posibilidades que ofrecieron las guerras a los trabajadores de Cartagena; y en el quinto se hace la relación entre las respuestas de los trabajadores a la crisis de esa institución y de la ciudad, y el conjunto de circunstancias que llevaron a que ese descontento se expresara a través de canales políticos. Para este texto muchas de las fuentes históricas consultadas sobre el funcionamiento del Apostadero fueron de carácter económico (presupuestos, salarios).

En el mismo año, la colombiana Adelaida Sourdis (2015) publica *Las escuelas náuticas*, un artículo en el cual se habla sobre la historia de la formación de marinos, en España y en Nueva Granada, a través del desarrollo de las tres instituciones que se encargaron de esta durante la colonia: El Colegio de San Telmo, La Armada Real, y La

Escuela Náutica de Cartagena de Indias. El aporte de este documento tiene relación con la ampliación de información sobre la forma de funcionamiento y la estructura administrativa y académica de las instituciones de formación de personal del mar.

Una publicación más en el 2015 es *Nosotros los del Caribe*. Un trabajo hecho por el sociólogo e historiador Jairo Solano y la arquitecta Paola Larios (2015) que compila una serie de contribuciones de distintos autores que tratan diversos aspectos del Caribe actual e histórico. En el artículo realizado por Solano (2015b) que rastrea la forma como se empezó a configurar el saber médico en Colombia, se plantea el hecho de que en Cartagena existió un astillero y que allí se construyeron bergantines. Sin embargo, las fuentes documentales de donde extrae esta información no se referencian de manera específica.

También en el 2015, Gerardo Vivas Pineda publica un interesante artículo titulado *La Península regalada: El olvido marítimo en las negociaciones por la Guajira 1833-1891*. En su texto hace alusión al proceso de negociación limítrofe de Venezuela con Colombia por la península de la Guajira, demostrando como los plenipotenciarios venezolanos no incluyeron dentro de sus argumentaciones documentación marítima, como diarios de navegación y derroteros, para asegurar la permanencia de este territorio. En este trabajo se puede observar también cómo al hacer estudios detallados de los diarios de navegación y los derroteros se puede obtener una realidad marítima en sus dimensiones físicas, geográficas y náuticas de las travesías pocas veces exploradas por los historiadores navales y marítimos; un verdadero aporte del investigador para el desarrollo de estas disciplinas. El tema de la Guajira, como el de otras pérdidas territoriales y marítimas de Venezuela le permite a Vivas (2015) concluir que

“[...] la identidad marítima del venezolano, antes y después de contar con nacionalidad propia, es lo suficientemente débil como para no generar una ligazón emocional con su mar. De allí que, a pesar de la contundencia de las pruebas documentales marítimas no utilizadas, durante el siglo XIX la política exterior venezolana haya desconocido la realidad histórica del océano como patrimonio nacional. Para la intelligentsia criolla el mar ha parecido ser más un fastidio o una barrera húmeda que un recurso útil de territorialidad y desarrollo” (p. 286).

En 2016, el historiador Ernesto Bassi, publica, el libro *An Aqueous Territory. Sailor Geographies and New Granada's Transimperial Greater Caribbean World* en el cual se

propone la visión de un maritorio denominado el Gran Caribe Transimperial. El libro está organizado en dos grandes partes. En la primera, se presenta el proceso de configuración del Gran Caribe Transimperial, enfatizando el papel de las políticas comerciales y considerando las dinámicas de los barcos, sus capitanes y tripulaciones. Basada, principalmente, en los reportes de navegación [*shipping returns*] de los puertos de la Nueva Granada caribeña (especialmente Cartagena y Santa Marta) y Jamaica (especialmente Kingston), en esta parte también establece el rol de las redes de movilidad y comunicación en la configuración de las geografías transimperiales y enfrenta las suposiciones de muchos historiadores respecto a la existencia de esferas aisladas de imperios autosuficientes.

La segunda parte se centra en el modo como la región transimperial se hizo posible, a través del desarrollo de proyectos geopolíticos que incluían, entre muchos otros, una autonomía persistente frente a las usurpaciones europeas (capítulo 3), una visión de un Imperio británico en la costa caribeña de Nueva Granada (capítulo 4), el sueño fallido de Simón Bolívar de una república sudamericana independiente patrocinada por Gran Bretaña (capítulo 5) y la construcción imaginada de una república andina que reflejaba los bastiones de la civilización del Atlántico Norte (capítulo 6). Los capítulos presentan casos de estudio conceptualmente unidos por la noción clave de la imaginación geopolítica.

Esta obra tiene varios aspectos a destacar. En principio, la consulta de documentación histórica en inglés ubicada en *The National Archives*, en Londres, y en ese sentido, la revisión de diarios de expediciones y de navegación, e incluso de una novela histórica. Estas nuevas fuentes resultan haciendo parte de una revisión que logra de mejor forma que el trabajo de Fuentes, poner a funcionar el concepto de maritorio para entender los procesos históricos de la Nueva Granada.

Un reconocimiento aparte merece la manera como trata el tema de los aborígenes, pues llamarlos *indígenas marítimos* les otorga un proyecto geopolítico en el que el territorio comprometido y las actividades alrededor de ese espacio tienen relación con el mar.

Por otra parte, también en 2016, el sociólogo y geógrafo Camilo Domínguez Ossa realiza un artículo denominado *El arte de navegar en las rutas de América, siglos XV a XIX*, en el cual hace un recuento de las características y avances técnicos de la navegación en ese periodo. El autor plantea que debido a los grandes cambios en el instrumental técnico en la segunda mitad del siglo XVIII se propició el clima para la renovación casi

total de la cartografía, con artefactos de medición más precisos, y el impulso de grandes expediciones científicas y geoestratégicas en la búsqueda de nuevas colonias y pasos marítimos en el ártico. Si bien este trabajo se centra en presentar información muy descriptiva sobre varios aspectos de la técnica náutica, lo hace como si fueran instantáneas, de manera que se pasa de un tema a otro sin profundizar.

Respecto a los textos, sus posturas, limitantes y alcances.

De los trabajos consultados se pueden establecer algunos datos estadísticos interesantes. En primer término, hay que anotar que, aunque se relacionan varios trabajos, son realmente pocos los autores y las investigaciones que puedan ser consideradas como estudios marítimos, navales o náuticos para el Nuevo Reino de Granada o Colombia. En general, en la historiografía colombiana los temas sobre la navegación se han tocado en las recopilaciones de documentación histórica o cuando se efectúan estudios relacionados con el comercio colonial (legal e ilegal), las expediciones científicas y militares, las guerras de independencia, el estudio de infraestructura portuaria y en una menor medida, en algunos estudios de caso sobre actores y pueblos del mar.

Apenas una tercera parte de los autores consultados reconoce, aunque sea superficialmente, un acervo cultural náutico antes de la llegada de los españoles. En este sentido, faltan mayores esfuerzos para sistematizar la información que existe en fuentes diversas sobre lo que constituía el conocimiento aborigen sobre la navegación, pues tan sólo Fonseca (1988, 1989) Patiño (1991), Román (1996, 2000), Rodríguez Hernández (2013, 2014a, 2014b, 2016) y Bassi (2016) establecen un análisis de la visión aborigen/*indígena* de los territorios marítimos.

Tal afirmación no deja de ser preocupante para un país con acceso directo a dos mares y que ostenta una riqueza hídrica destacada. Más aún, para un territorio que factiblemente está constituido, en su gran mayoría, por un grueso y variado conjunto de *culturas anfíbias*⁴⁷ continentales y marinas, en constante transformación.

⁴⁷ Este concepto lo utiliza el sociólogo Orlando Fals Borda (1980) aplicado a un estudio de sociedades de ciénaga y ríos en la región caribe colombiana y en este documento, se ha considerado que esta nominación y su desarrollo conceptual es perfectamente compatible para las sociedades que interactúan y viven en los espacios acuáticos bien sea de agua dulce y salada. Según Borda el concepto describe “el complejo de conductas, creencias y prácticas relacionadas con el manejo del ambiente natural, la tecnología (fuerzas

Precisamente, considerando lo mencionado no se entiende la razón por la cual la historia de la navegación haya sido tratada tan marginalmente en el país, y reducida por cierta tradición historiográfica a dar cuenta únicamente de la dinámica mercantilista que predominaba en el siglo XVIII.

Esta cuestión, en parte, puede tener explicación por el hecho de que la mayoría de investigaciones académicas que trabajan sobre la navegación generalmente trabajan sobre las mismas fuentes documentales presentes en las instituciones como el Archivo General de Indias, el Museo Naval de Madrid, el Archivo General Militar de Madrid, el Archivo Central de Marina Álvaro de Bazán y en una menor medida el Archivo General de Simancas, ubicados éstos en territorio español y, en Colombia, el Archivo General de la Nación. En otros casos, para describir los temas náuticos y marítimos no se consultan fuentes primarias, sino que se reseñan los análisis y posturas, que sobre el tema hacen los conocedores de estas materias. Son pocas además las investigaciones con revisiones documentales que dirijan sus pesquisas a fuentes escritas diferentes a la producida y recopilada por la monarquía española y que posterior a ello, contrasten su información.

En esta vía, es poco usual encontrar la interdisciplinariedad como una forma de enriquecer las narrativas históricas, es decir, disciplinas como la arqueología o la antropología no están siendo necesariamente implicadas en el análisis del material y, asimismo, estas tampoco por ahora están produciendo nuevas formas de saber alrededor de la navegación marítima. Así las cosas, es factible que debamos preguntarnos si la historia de la navegación en el Caribe solo ha sido contada haciendo uso de un solo punto de vista documentado en textos escritos, acallando otras perspectivas o voces que existieron en las dinámicas marítimas del periodo.

Entre los recursos históricos usados para narrar la historia de la navegación del Atlántico y el Caribe está toda la actividad expedicionaria en esta zona, dado que por medio de las expediciones se construyen mapas, cartas, planos y se recogen experiencias de navegación y anécdotas que configuran las ideas “oficiales” acerca del territorio. En ese sentido, una de las expediciones que sirve para establecer algunos parámetros en tanto

productivas) y las normas de producción agropecuaria, de la pesca y de la caza que prevalecen en las comunidades de reproducción de la depresión momposina” (Fals Borda, 1980, p. 21B).

delimitación e identificación de límites naturales del Caribe es la expedición Fidalgo.

Ahora, específicamente, respecto a las expediciones de la costa colombiana, los documentos que se enfocan en el Darién desarrollan una perspectiva más abierta, en tanto las investigaciones muestran una perspectiva del conflicto entre aborígenes y españoles, surgido por las políticas poblacionales del territorio, en donde los primeros se observan como actores principales de la historia. Así, tanto Fonseca (1988, 1989), Rodríguez Hernández (2013, 2014a, 2014b, 2016) como Bassi (2016) permiten observar a los aborígenes como poseedores de saberes náuticos y como actores políticos organizados en defensa de su territorio.

Otra forma en la que se narra el mar, tiene que ver con las embarcaciones, en términos de construcción, uso y aspectos náuticos. En ese sentido, se encuentran varios estudios que definen como tema el Apostadero, pero en cuanto a su impacto en Cartagena solo el de Solano (2015a) logra cierta profundidad al analizar las dinámicas sociales que se dieron con su funcionamiento, relacionándolo, incluso, con el proceso independentista.

Aunque pocos, se encuentran documentos en los cuales se escribe acerca de temas con mayor carácter técnico. Estos temas que son específicamente de las labores y funcionamiento y tipo de embarcaciones, no son lo suficientemente importantes aun en el panorama de la historia de la navegación atlántica, salvo el trabajo de Gerardo Vivas (1998) de la compañía Gipuzcoana. Definitivamente, trabajos como los de Sourdis (2015), Román (1996, 2000), Nieto (2013) y Moreno (2007, 2011) son importantes pues establecen unos primeros acercamientos técnicos, pero todavía falta involucrar otras voces, porque, por ejemplo, aspectos de la navegación aborígen/indígena ocupan un lugar marginal frente a todo el material sobre los navíos españoles de la época.

Otro de los recursos desde los cuales se narra la historia de la navegación tiene que ver su dimensión política. Así, Arias de Greiff (1983, 1985), Román Bazurto (1996, 2000), Solano (2013, 2015A, 2105b) y Bassi (2016) le reconocen a lo marítimo un papel importante en el proceso de independencia. Asimismo, Fuentes (2011, 2013, 2014) y Bassi (2016) escogen hablar del mar como un maritorio, en el que se implican representaciones identitarias y redes de relaciones que no sólo se establecen en el Caribe Neogranadino.

También, se puede observar que el hecho de consultar fuentes nuevas se vuelve un recurso muy productivo para dinamizar la perspectiva historiográfica sobre la navegación

atlántica. En esta tendencia se encuentran Bassi (2016) y Vivas (1998). Este último, por ejemplo, logra demostrar cómo la *Compañía Gipuzcoana* fue determinante para que Venezuela no se hubiera perdido como provincia para la corona española, dado que debido a esta tuvo la oportunidad de intervenir naval y militarmente durante las guerras europeas. De otra parte, el acervo documental recuperado por Vivas, durante y posteriormente a su investigación sobre esta compañía, le permite referenciar las variadísimas formas de la ilegalidad (fraudes, contrabando, corso degenerado en piratería, corrupción), ejecutadas sistemáticamente en diferentes escenarios. Según Vivas, las magnitudes de la ilegalidad referenciadas son tan enormes, que tal situación explicaría la permanencia del fenómeno en el tiempo y en el espacio, y su razón de ser en las estructuras culturales y políticas de las sociedades latinoamericanas pasadas y presentes. En ese sentido, el comercio marítimo, así como fue una actividad decisiva para el desarrollo de las monarquías europeas, también fue la actividad que facilitó y potenció, dado las características del escenario marítimo, el fenómeno de ilegalidad.

Se podría afirmar que la historia de lo náutico en el Atlántico, en el periodo establecido, se ha ido desarrollado en dos direcciones principalmente: una, en la que el mar se trata como una cuestión estática, con una sola cara que muestra su uso comercial, es decir como un medio; y otra, en la que el mar se entiende como un escenario en el que interactúan agentes tanto humanos como climáticos, que es asumido como hogar, como recurso, como campo de batalla, como entidad, como red, es decir, como un elemento plurimorfo.

Dentro del primer enfoque, se encuentran algunos estudios revisados en el que el mar es un medio dominado por el hombre europeo, dejando de lado las particularidades y aportes de la navegación aborigen, o los aportes en cuanto a cartografía o etnografía de monarquías como Inglaterra u Holanda que también navegaron y vivieron el Caribe. En esta línea, se ubican trabajos en los que se han tratado, a la hora de hablar del Caribe, temas como las flotas de galeones, la Carrera de Indias, los naufragios, el corso y el contrabando.

Estos temas tienen en común el hecho de entender la historia de la navegación en el Caribe a través del mercantilismo, principalmente. Así, la narrativa histórica de los documentos expedidos por el imperio español es la que se privilegia, sin recurrir a contrastarla.

Esto explica también el hecho que la ciudad de Cartagena concentre, como localización, la mayor cantidad de documentos históricos revisados y, por ende, de estudios, dada su centralidad para la Corona como sitio de defensa y también por ser la sede del Apostadero, mientras que las dinámicas de ciudades como Santa Marta, Riohacha o las de las costas del Darién no son temas concurridos, se observan como tangenciales. En esta lógica, esta ciudad se encuentra referenciada con cualquier actividad marítima en el Atlántico, siendo mencionada en el 100% de la bibliografía consultada, incluso en los cinco trabajos revisados particularmente sobre el Darién.

En la segunda tendencia se resultan encontrando menos trabajos que, de alguna forma, buscan responder lo que significa el mar en ese periodo, para quienes tienen relación con él, más allá de los imperios, es decir, quienes lo viven. Esto implica una perspectiva historiográfica que acude a otras fuentes y metodologías, explorando lo individual, por ejemplo, en los estudios de caso, para dar cuenta de lo social, o que asume que, a partir de los artefactos, como las técnicas de construcción naval, se pueden comprender las visiones de mundo de quienes los usan.

Conclusiones

Se podría afirmar que la navegación fue la primera actividad humana objeto de reconocimiento y valoración por parte de las sociedades involucradas en el *descubrimiento* de América. Es posible, además, que una de las primeras apropiaciones por parte del *mundo occidental* en América, en su afán conquistador y dominador, haya sido asimilar el acervo de los pueblos aborígenes relacionados con sus conocimientos y saberes de los espacios acuáticos y sus tecnologías náuticas.

En esta línea argumentativa, también puede conjeturarse que, si bien existen grandes diferencias tecnológicas y de uso entre las embarcaciones de navegación de altura europeas frente a las embarcaciones *menores* nativas lo que dificulta su comparación, no debe perderse de vista que, para poder llegar a buen puerto, no solo basta tener un buen vehículo y suerte, pues el desconocimiento de vientos, corrientes, peligros, rutas y parajes puede conllevar al fracaso de la más ingenua faena de mar. Así las cosas, no resulta descabellado considerar que, de no ser por el mestizaje y la asimilación de los conocimientos y saberes náuticos de los pueblos americanos, la navegación atlántica efectuada desde 1492 no

hubiera revolucionado el mundo.

Desafortunadamente, las investigaciones que buscan comprender los procesos políticos, económicos, sociales y culturales del actual territorio colombiano han prestado poca atención a las relaciones identitarias, tecnologías y cosmogonías que las sociedades aborígenes y mestizas han creado sobre los espacios marítimos, ribereños o lacustres de este territorio. Así, es justo advertir que los estudios sobre la navegación de este periodo, se han focalizado en analizar y describir el comercio, las naves y el sistema de navegación europeo, dejando en un segundo plano y, muchas veces, invisibilizando los temas marítimos, navales y náuticos vernáculos, así como las particularidades que tuvo esta actividad en cada uno de los territorios colonizados en América.

Referencias Bibliográficas

Fuentes Impresas

1. Colón, C. (1892). *Relaciones y cartas de Cristóbal Colón*. Madrid: Imprenta de la viuda de Hernando y C.
2. Cuervo, A. B. (1891). *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*. 4 Vols. Bogotá: Imprenta de vapor.
3. De Mendoza y Ríos, J. (1787). *Tratado de Navegación*. Tomo I. Madrid: Imprenta Real.
4. Diccionario Marítimo Español que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas. (1831). Madrid: Imprenta Real.
5. Lorenzo, J. et al. (1864). *Diccionario marítimo español: que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela, contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano y las más usadas en los buques de Vapor: formado con la presencia de los mejores datos publicados hasta el día*. Madrid: Establecimiento tipográfico de T. Fortanet.
6. Jorge, J. y De Ulloa, A. (1983). *Noticias Secretas de América*. Bogotá: Biblioteca Banco Popular.
7. Fidalgo, J. F. (1792-1810). Expedición Fidalgo: Derrotero de las costas de la América Septentrional desde Maracaibo hasta el río de Chagres que explica las

cartas esféricas de las costas de la Goagira y provincias del Río de la Hacha, Santa Marta, Cartagena de Yndias, Darién del Norte y Portobelo y los planos de sus puertos, yslas y bajos. En: Cuervo, Antonio B. (1891). *Colección de documentos inéditos sobre la historia y la geografía de Colombia*. Vol. 1. (p.p. 1-305), Bogotá: Imprenta de vapor.

8. Domínguez Ossa, C. y Salcedo Fidalgo, H. (2012). *Derrotero y cartografía de la Expedición Fidalgo por el Caribe neogranadino (1792-1810)*. Bogotá: El Áncora Editores.
9. Murillo Velarde, P. (1990). *Geographia de América (1752)*. Granada: Universidad de Granada.
10. Ybot, A. (1933). *Los Trabajadores del río Magdalena durante el Siglo XVI. Geografía Histórica, Economía, Legislación del Trabajo (Según Documentos del Archivo General de Indias)*. Barcelona: Talleres Gráficos Veritas.

Bibliografía Moderna

11. Acevedo, E. (1981). *El Río Grande de la Magdalena. Apuntes sobre su historia, su geografía y sus problemas*. Bogotá: Banco de la República.
12. Agüero Servin, M.M. (2011). Conceptualización de los saberes y el conocimiento. *Decisio*, (30), 16-20.
13. Álvarez, M. et al. (1999). *La Carpintería de Ribera en Cartagena de Indias*. Cartagena: Jorge Tadeo Lozano.
14. Arias De Greiff, J. (1983). Apuntamientos para la historia del Apostadero de Marina de Cartagena de Indias. *Boletín de Historia y Antigüedades*. 70(743), 963-986.
15. Arias De Greiff, J. (1985) La expedición Fidalgo. En Peset Reig, J. L. (coord.) *La Ciencia moderna y el Nuevo Mundo: Actas I Reunión de Historia de la Ciencia y de la Técnica de los Países Ibéricos e Iberoamericanos*, (p.p. 251-261). Madrid: Consejo superior de Investigaciones Científicas.
16. Bassi, E. (2016). *An Aqueous Territory. Sailor Geographies and New Granada's Transimperial Greater Caribbean World*. Durham: Duke University Press.

17. Barrera, E. (2000). *Mestizaje, Comercio y Resistencia. La Guajira durante la segunda mitad del Siglo XVIII. Colección: Cuadernos de Historia Colonial, Título VI*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, ICANH.
18. Borrego Pla, M. (1983). *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Sevilla: Editorial CSIC.
19. Braudel, F. (1984). *Civilización Material, economía y capitalismo siglos XVI-XVIII. Las estructuras de lo cotidiano, lo posible y lo imposible*. Madrid: Editorial Alianza.
20. Cervera Pery, J. (1980). *La marina española en la emancipación de Hispanoamérica*. Madrid: Editorial Mapfre.
21. Chapanoff, M. (2003). El mundo invisible: identidad y maritorio. En Montecinos, S. (comp.). *Revisitando Chile: identidades, mitos e historias. Cuadernos Bicentenario* (p.p. 240-247), Santiago: Presidencia de la República.
22. Chaunu, P. (1983). *Sevilla y América: siglos XVI y XVII*. Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
23. Cipolla, C. (1999). *La odisea de la plata española*. Barcelona: Editorial Crítica.
24. Colmenares, G. (1973). *Historia económica y Social de Colombia 1537-1719*. Bogotá: Universidad del Valle.
25. Colmenares, G. (Comp.) (1989). *Relaciones e Informes de los gobernantes de la Nueva Granada*. Tomo I. Bogotá: Editorial Andes.
26. Colmenares, G. (1991). La Formación de la Economía Colonial (1500-1740). En: José Ocampo (Comp.). *Historia Económica de Colombia* (p.p. 13-47). Bogotá: Siglo XXI Editores de Colombia Ltda.
27. Cuesta Domingo, M. (2016). *Cesáreo Fernández Duro*. Madrid: Fundación Ignacio Larramendi.
28. Cullen, E. (1853). *Isthmus of Darien ship canal: with a full history of the Scotch colony of Darien, several maps, views of the country, and original documents*. Londres: E. Wilson.
29. De Puydt, L. (1868). Explorations in the Isthmus of Darien. *Proceedings of the Royal Geographical Society of London*. 12(2), 63-72.
30. Domínguez Ossa, C. (2016). El arte de navegar en las rutas de América, siglos XV a XIX. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 50(90), 5-26.

31. Elliott, J. (1972). *El viejo mundo y el nuevo: (1492-1650)*. Madrid: Alianza Editorial.
32. Fals Borda, O. (1980). *Mompox y Loba. Historia doble de la costa. Tomo 1*. Bogotá: Carlos Valencia Editores.
33. Fernández Duro, C. (1874-1880). *Disquisiciones náuticas*. 6 tomos. Madrid: Aribau y c.a.
34. Fernández Duro, C. (1894). *La Marina de Castilla. Desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundación en la Armada Española*. Madrid: El progreso editorial.
35. Fernández Duro, C. (1895-1901). *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid: Aribau y c.a.
36. Flórez Álvarez, L. (1919). *Acción de la marina colombiana en la independencia*. Bogotá: Talleres del Estado Mayor Bogotá.
37. Fonseca Truque, G. (1988). Las velas americanas: lo que los caribes le enseñaron a Europa. *Nuestra Historia*, 1(2), p. 51-55.
38. Fonseca Truque, G. (1989). La balsa que vio el orfebre. *Nuestra Historia*, 2(1), 13-24.
39. Fuentes Crispín, N. (2011). Imaginarios geográficos de la independencia. Periplos dorados entre los Andes, el océano y el Orinoco. *Memoria y Sociedad*, 15(31), 50-64.
40. Fuentes Crispín, N. (2013). *Periplos ilustrados, piratas y ladrones en el Caribe colonial*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
41. Fuentes Crispín, N. (2014). Mapeando en el maritorio de las Filipinas". En Nieto, M. y Díaz, S. (comp.). *Dibujar y pintar el mundo: arte, cartografía y política* (p.p. 185-189). Bogotá: Universidad de los Andes, Razón Cartográfica, Red de historias de las geografías y cartografías de Colombia.
42. García-Baquero, A. (2002). *Andalucía y la carrera de Indias. 1492-1824*. Granada: Editorial Universidad de Granada.
43. González-Ripoll Navarro, M.D. (2003). Idea y representación del Caribe en la cartografía española del siglo XVIII. *Contrastes*, (12), 81-92.

44. Haring, C. (1984). *Comercio y Navegación entre España y las Indias*. México: Fondo de Cultura Económica.
45. Hernández Esteve, E. (2004a). Administración y contabilidad en los buques de la Real Armada Española. Ordenanza de 1735. (Primera parte). *Memoria*, (11), 20-73.
46. Hernández Esteve, E. (2004b). Administración y contabilidad en los buques de la Real Armada Española. Ordenanza de 1735. (Segunda parte). *Memoria*, (12), 50-91.
47. Instituto de la Ingeniería de España (1998). *Vías de navegación y puertos históricos en América*. Tomo III. España: Ediciones Doce Calles.
48. Lemaitre, E. (1983). *Historia General de Cartagena*. IV Tomos. Bogotá: Banco de la República.
49. Lucena Giraldo, M. (1994). Ciencia y política en los proyectos de obras públicas del consulado de Cartagena de Indias, 1795-1810. *Memoria y Sociedad*, 2(4), 25-37. Recuperado de <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/memoy sociedad/article/view/7623>.
50. Manrique Tisnés, H. (2008). Saber y conocimiento: una aproximación plural. *Acta Colombiana de Psicología*, 11(2), 89-100.
51. Martínez Shaw, C. (1981). *Cataluña en la carrera de Indias. 1680-1756*. Barcelona: Editorial Crítica.
52. Mena García, C. (1999). *Sevilla y las flotas de Indias: la gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
53. Mcfarlane, A. (1972). *El comercio exterior del Virreinato de la Nueva Granada: Conflictos en la política económica de los Borbones 1783-1789*. Bogotá: Universidad Nacional Colombia.
54. Montaña, A. (1996). *A Todo Vapor*. Bogotá: Editorial Nomos.
55. Montenegro, E. (2011). Las naves del Darién: veinte años de navegación española hacia América (1493-1513). En: Vignolo, P. y Becerra, V. (Eds.). *Tierra Firme. El Darién en los imaginarios de los Conquistadores*. (p.p. 181-213). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
56. Moreno Álvarez, L. (2007). *La piratería en la costa norte del Nuevo Reino de Granada (1555-1713) (Proyecto de elaboración de un catálogo de fuentes)*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

57. Moreno Álvarez, L. (2011). *Escritura de la historia y representación del enemigo en tres historiadores coloniales neogranadinos (y un polígrafo novohispano), siglos XVI – XVII*. Trabajo de grado (Maestría). Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
58. Nichols, Theodore E. (1973) *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Talleres Gráficos Banco Popular.
59. Nieto, M. (2013). *Las máquinas del imperio y el reino de Dios: reflexiones sobre ciencia, tecnología y religión en el mundo atlántico del siglo XVI*. Bogotá: Ediciones Uniandes.
60. Nieto, M. y Díaz, S. (comp.) (2014). *Dibujar y pintar el mundo: arte, cartografía y política*. Bogotá: Universidad de los Andes, Razón Cartográfica, Red de historias de las geografías y cartografías de Colombia.
61. Obregón, M. y Morison, S. (1964). *The Caribbean as Columbus saw it*. Boston: Little Brown & Co.
62. Obregón, M. (1990). *Colón en el mar de los Caribes. Historia, geografía y náutica del descubrimiento*. Bogotá: Uniandes y Tercer Mundo.
63. Obregón, M. (1991). *The Columbus Papers. The Barcelona Letter of 1493, The Landfall Controversy, and The Indian Guides*. New York: MacMillan Publishing Company.
64. Parry, J. (1991). *El descubrimiento del mar*. México: Conaculta-grijalbo.
65. Patiño, V.M. (1991). *Historia de la cultura material en la América equinoccial. Vías, transportes, comunicaciones*. Bogotá: Imprenta patriótica del instituto Caro y Cuervo.
66. Pérez Díaz, J. F. (2003). *Evidencias comerciales en Santa Cruz de Mompox (1540-1823). Dimensionando sus capacidades portuarias y su rol en la economía en el Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: Universidad de los Andes.
67. Obregón, M. y Morison, S. y Romero, L. R. (2005) *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano. Colección Pensamiento Caribeño*. Méjico: Siglo veintiuno editores, s.a. de c.v en coedición con el Estado Libre y Soberano de Quintana Roo.

68. Pérez-Mallaína, P. (1992). *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*. Sevilla: Gráficas del Sur.
69. Pérez-Mallaína, P. (1997). *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
70. Rahn Phillips, Carla. (1991). *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*. Madrid: Alianza Editorial.
71. Rodríguez Hernández, N. (2013) *Bárbaros en el corazón del imperio: Interacción y disputa entre indígenas cunas y europeos en el Darién durante 1774-1792*. Bogotá: Universidad de los Andes.
72. Rodríguez Hernández, N. (2014a). Cartografía de la frontera bárbara: las representaciones del Darién a propósito del conflicto entre el Virreinato de Nueva Granada y los Cunas. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 19(1), 59-78.
73. Rodríguez Hernández, N. (2014b). El imperio contraataca: las expediciones militares de Antonio Caballero y Góngora al Darién (1784-1790). *Historia Crítica*, (53), 201-223.
74. Rodríguez Hernández, N. (2016). La amenaza cuna: política de indios del gobernador Andrés Ariza en el Darién durante su primera década de gobierno en el siglo XVIII. *Historia Caribe*, XI (28), 211-239.
75. Rodríguez Yunta, L. (1994). Bibliografía sobre comercio marítimo, contrabando y piratería en las Antillas y el Caribe (artículos, ponencias y tesis desde 1980). *Anuario de Estudios Americanos*, LI(2), 203-232.
76. Román Bazurto, E. (1996). *El Caribe, mar de la Libertad. Origen, Estructura y Operaciones de la Marina Patriótica en la Independencia 1810-1830*. Barranquilla: Departamento de relaciones públicas y comunicaciones del Intercor.
77. Román Bazurto, E. (2000). *Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano*. Cartagena de Indias: Fondo Rotatorio de la Armada Nacional.
78. Sabino, C. (2002). *El proceso de la Investigación*. Caracas: Editorial Panamo.
79. Serrano, F. (1985). *Función y evolución del galeón*. España: Editorial Mapfre.
80. Solano, S. (2013). Sistema de defensa, artesanado y sociedad en el Nuevo Reino de Granada. El caso de Cartagena de Indias, 1750-1810. *Memorias*, 10(19), 92-139.

81. Solano, S. (2015a). El Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias, sus trabajadores y la crisis política de la Independencia. *Revista Economía & Región*, 9 (1), 209-243.
82. Solano, S. (2015b). Ciencia y Técnica en Cartagena de Indias y en el Gran Caribe Siglos XVII al XIX. En: Solano, J. y Larios, P. *Nosotros los del Caribe* (p.p. 79-108), Barranquilla: Ediciones Universidad Simón Bolívar.
83. Solano, S. y Larios, P. (2015). *Nosotros los del Caribe*. Barranquilla: Ediciones Universidad Simón Bolívar.
84. Sourdis Nájera, A. (2015). Las escuelas náuticas. *Aguaita*, (27), 17-23.
85. Ther, F. (2011). Configuraciones del Tiempo en el Mar Interior de Chiloé y su relación con la apropiación de los Territorios Marítimos. *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, (23), 67-80.
86. Torres, B. (1992). *La marina en el gobierno y administración de Indias*. Madrid: Editorial Mapfre.
87. Tovar, H. (Comp.) (1993-1996). *Relaciones y Visitas a los Andes S. XVI*. IV Vols. Bogotá: Colcultura e Instituto de Cultura Hispánica.
88. Tovar, H. (1999). Hermes. *El imperio y sus colonias. Las Cajas reales de la Nueva Granada en el siglo XVI*. Bogotá: Archivo General de la Nación.
89. Villoro, L. (1982). *Crear, Saber y Conocer*. Madrid: Siglo XXI.
90. Vivas Pineda, G. (1998). *La aventura naval de la compañía Guipuzcoana de Caracas*. Caracas: Fundación Polar, 1998.
91. Vivas Pineda, G. (2015). La Península regalada: El olvido marítimo en las negociaciones por la Guajira 1833-1891. *Revista Tiempo y Espacio*, 33(64), 243-286.