

Control y defensa de los Espacios Náuticos en el Caribe colombiano durante el Período Colonial

Control and Defense of Nautical Spaces in the Colombian Caribbean during the Colonial Period

*Carlos Del Cairo Hurtado*¹

Universidad del Externado, Colombia

 <https://orcid.org/0000-0001-5968-9832>

carlosdelcairo@gmail.com

*Carla Riera Andreu*²

Centro de Investigaciones de la Facultad de Estudios del Patrimonio Cultural Sumergido,

Universidad del Externado, Colombia

 <https://orcid.org/0000-0002-9067-2833>

c.rieraandreu@gmail.com

¹ Antropólogo egresado de la Universidad Nacional de Colombia. Máster en Antropología, programa de Arqueología de la Universidad de los Andes. Master M1 y M2 en Historia de la Universidad Sorbona Paris 1 (Francia), Master en Patrimonio y Gestión de la Universidad de Padova (Italia). Realizó el curso de buceo arqueológico de la Armada Nacional y el Ministerio de Cultura de Colombia. Instructor para Colombia de la *Nautical Archaeology Society* (NAS). Actualmente, docente del programa de Arqueología de la Universidad Externado de Colombia, coordinador académico del posgrado en Patrimonio Cultural Sumergido y director de la Fundación Terra Firme. Se desempeña como miembro coordinador en representación de la Fundación en el Comité de Cultura de la Comisión Colombiana del Océano (CCO).

² Conservadora – Restauradora de Patrimonio Cultural, Licenciada en Bellas Artes con itinerario en Conservación y Restauración de Bienes Muebles en la Universidad de Barcelona, y Maestría en Conservación y Restauración de Bienes Culturales en la Universidad Politécnica de Valencia. Paralelamente se ha formado en conservación y restauración de material arqueológico subacuático: impregnación de materiales orgánicos con polisiloxanos en el Centro de Arqueología Subacuática – Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (CAS-IAPH) en Cádiz, España.

*Laura Victoria Báez Santos*³

Grupo de Estudios Territorios Líquidos, Universidad del Externado, Colombia

 <https://orcid.org/0000-0003-3298-1360>

victoriabaezsantos@gmail.com

*Juan David Sarmiento Rodríguez*⁴

Grupo de Estudios Territorios Líquidos, Universidad del Externado, Colombia

 <https://orcid.org/0000-0001-6281-8164>

juandasarmiento96@gmail.com

*Jesús Alberto Aldana Mendoza*⁵

Grupo de Estudio Arqueología de la Guerra y los Campos de Batalla, Universidad del Externado, Colombia

 <https://orcid.org/0000-0003-4488-2490>

jesusalbertoaldanamendoza@gmail.com

RESUMEN

Durante los años recientes, en Colombia, se han formulado diferentes estudios desde la arqueología marítima y subacuática vinculados a diversos contextos que han contribuido a

³ Arqueóloga egresada de la Universidad Externado de Colombia. Miembro del grupo de estudios “Territorios Líquidos” desde 2015. Ha participado en investigaciones sobre arqueología histórica y/o marítima en zonas como Bogotá, Cartagena de Indias, Coveñas, Providencia y Santa Catalina. Ha trabajado en convenios para el estudio, gestión y difusión del Patrimonio Cultural Sumergido entre la Universidad Externado con el Ministerio de Cultura, Escuela Taller Cartagena de Indias y el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).

⁴ Antropólogo egresado de la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad Externado de Colombia y estudiante de VII semestre de Arqueología de la Facultad de Estudios del Patrimonio Cultural de la misma universidad. Miembro fundador del Grupo de Estudios Territorios Líquidos de la Facultad de Estudios del Patrimonio Cultural desde 2015. Fue pasante de la Oficina de Cultura en la Comisión Colombiana del Océano (CCO).

⁵ Arqueólogo egresado de la Facultad de Estudios de Patrimonio Cultural de la Universidad Externado de Colombia donde actualmente cursa la Especialización en Patrimonio Cultural Sumergido con Énfasis en Arqueología Subacuática. Es investigador de los grupos de estudio “Arqueología de la Guerra y los Campos de Batalla” y “Territorios Líquidos” de la Universidad Externado de Colombia. En esta institución trabajó como asistente de investigación en Patrimonio Cultural Sumergido para la formulación de una serie de productos, protocolos y declaratorias para garantizar la protección y salvaguardia de contextos arqueológicos sumergidos en Colombia.

enriquecer la comprensión de la relación histórica entre las sociedades humanas y los cuerpos de agua que las rodean. Uno de los principales propósitos definidos por estos estudios, desarrollados principalmente desde las herramientas analíticas que brinda el concepto del Paisaje Cultural Marítimo, han tenido el objetivo de comprender la defensa de los Espacios Náuticos en el Caribe colombiano. Con esto en consideración, se ha logrado evidenciar la forma en la que diferentes dinámicas socioculturales se presentaron históricamente en estos paisajes relacionadas con la movilidad, el control y la defensa territorial de la región. En este orden de ideas, el presente artículo pretende discutir de forma integral una interpretación y plantear, al mismo tiempo, un análisis comparativo del control y la defensa marítima del Espacio Náutico en algunos sectores del Mar Caribe al norte de Colombia. Todo esto, a partir de algunas de las aproximaciones arqueológicas e históricas desarrolladas hasta la fecha en Cartagena de Indias, la península de La Guajira y las islas de Providencia y Santa Catalina, asociadas a las dinámicas sociohistóricas acontecidas y que están enmarcadas en las coyunturas socioculturales dadas, principalmente, entre los siglos XVII y XIX durante el Período Colonial.

PALABRAS CLAVE: Bahía de Cartagena de Indias, Islas Providencia y Santa Catalina, Península de La Guajira, Colombia, Defensa del Espacio Náutico, Arqueología Marítima y Subacuática, Paisaje Cultural Marítimo.

ABSTRACT

During recent years in Colombia, different studies have been formulated from maritime and underwater archaeology linked to various contexts that have contributed to enriching the understanding of the historical relationship between human societies and the bodies of water that surround them. One of the main purposes defined by these studies, developed mainly from the analytical tools provided by the concept of the Maritime Cultural Landscape, have had the goal of understanding the defense of Nautical Spaces in the Colombian Caribbean.

With this in mind, it has been possible to demonstrate the way in which different sociocultural dynamics were historically presented in these landscapes related to mobility, control and territorial defense of the region. In this order of ideas, this article aims to comprehensively discuss an interpretation and propose, at the same time, a comparative analysis of the maritime control and defense of the Nautical Space in some sectors of the Caribbean Sea at the north of Colombia. All this, based on some of the archaeological and historical approaches developed to date in Cartagena de Indias, La Guajira peninsula and Providencia and Santa Catalina islands, associated with the socio-historical dynamics that occurred and are framed in the sociocultural conjunctures given, mainly, between the seventeenth and nineteenth centuries during the Colonial Period.

KEYWORDS: *Cartagena de Indias Bay, Providencia and Santa Catalina Islands, La Guajira Peninsula, Colombia, Defense of the Nautical Space, Maritime and Underwater Archeology, Maritime Cultural Landscape.*

INTRODUCCIÓN

Las relaciones entre la Corona Española y las comunidades originarias asentadas en el continente americano dieron como resultado una gran cantidad de dinámicas socioculturales por todo el territorio. Para el caso de Colombia, estas dinámicas se manifestaron directamente en las prácticas vinculadas a los dos mares que la componen (Caribe y Pacífico) y su considerable importancia para la trayectoria histórica local. Cada una de estas prácticas, relacionadas con la configuración del Espacio Náutico, se ven reflejadas en una cultura material de la “nauticidad / maritimidad” y guerra que se ha preservado hasta la actualidad. El control por el territorio y la persistencia de conflictos bélicos durante la Colonia convirtieron a las principales bahías del Caribe colombiano en nodos geoestratégicos que debían ser protegidos, a través de la consolidación de un aparato marítimo militar conformado por naves, fortificaciones, tropas y el aprovechamiento del entorno y las condiciones naturales.

Por consiguiente, la conexión entre los principales asentamientos del Caribe se intensificó gracias al control de las rutas marinas y la elaborada defensa regional marítima por medio de sistemas fortificados de distintas escalas. Precisamente, esto es algo que sucedió en la bahía de Cartagena de Indias, la Península de La Guajira y en las islas de Providencia y Santa Catalina; regiones de Colombia en las que recientemente se han planteado investigaciones arqueológicas interdisciplinarias para analizar dicha defensa de los lugares en donde se transportaban, arribaban, cargaban, vigilaban y combatían las embarcaciones europeas (Del Cairo et al., 2019; 2020a; 2020b). Todo esto, en definitiva, generó como resultado un enorme potencial arqueológico corroborado que permite plantear un análisis comparativo de las dinámicas defensivas que se presentaron en estas tres áreas (ver figura 1).

En este orden de ideas, para empezar a comprender cómo se ha desarrollado la defensa del Espacio Náutico es necesario caracterizar cada puerto como una unidad integradora del Paisaje Cultural Marítimo, puesto que tanto los actores humanos como no humanos que allí cohabitan, componen y construyen este entorno en tierra y en agua (Duncan, 2006; Westerdahl, 1992; 2011). Así, es fundamental entender que este paisaje se encuentra constituido por una continua acción transformadora, ejercida tanto por factores naturales como artefactuales y sociales, la cual se ha ido moldeando según el lugar en el que se encuentre, las necesidades que se tengan y las formas en las que se relacionan los humanos con el medio (Westerdahl, 2011; Duncan & Gibbs, 2015; Gusick et al., 2019). Esto es posible gracias a la variedad de formas que tiene el humano de apropiarse del mar en la vida cotidiana, involucrando las esferas económicas, institucionales, sociales y culturales (Westerdahl, 1992; 2011); es decir, a la “maritimidad” (Péron & Rieucan, 1996; Rubio-Ardanaz, 2010). De manera similar, con el fin de abordar otros aspectos del paisaje como las zonas intermareales y las líneas costeras, así como las formas en las que el mar se percibe desde la tierra y viceversa, se han propuesto el concepto de “Paisaje Cultural Acuático” que agrupa tanto el “Paisaje Cultural Marítimo” como los “Seascapes” (Lira, 2017).

Las relaciones enmarcadas en la “maritimidad” se desarrollan en diferentes espacios, no obstante, en el presente artículo se abordará puntualmente el Espacio Náutico y la información que puede otorgar sobre las prácticas que acontecieron en él históricamente. Este concepto es definido como aquel espacio en donde se desarrollan y agrupan las diferentes

actividades vinculadas a las embarcaciones, ya sean en entornos acuáticos, costeros o terrestres (Boetto, 2008; Pomey & Rieth, 2005 citados en Afane, 2012). En este sentido, el Espacio Náutico puede dividirse en dos categorías. Por un lado, los “geográficos”, que permiten comprender diferentes prácticas tales como las técnicas de navegación, las rutas marítimas y la adaptación de las infraestructuras a las condiciones marítimas. A su vez, este Espacio Náutico “geográfico” puede subdividirse en espacios de altamar, costero, archipiélago, lacustre, y fluvio-marino (Pomey & Rieth 2005 citados en Afane, 2012). Ahora bien, por otro lado, se encuentran los “comerciales”, los cuales proporcionan datos sobre la lógica de las prácticas y las relaciones comerciales, las especificidades arquitectónicas de los barcos, la historia socioeconómica y el flujo de las embarcaciones (Pomey & Rieth 2005 citados en Afane, 2012). Partiendo de esto último, se definen dos tipos de flujo: primero, “comercio en línea directa”, cuando sólo se asocia a una embarcación; y segundo, “comercio de redistribución”, cuando las mercancías pasan entre varias embarcaciones (Pomey & Rieth 2005 citados en Afane, 2012); sobre estos conceptos se hará énfasis más adelante.

Partiendo de todo esto, la delimitación de fronteras, control y jerarquización de puntos nodales, trazado de rutas, vías de comunicación y toda clase de redes que permitan comprender y controlar el paisaje y la movilidad que se da en él (tanto terrestre como acuática), hacen parte de las estrategias tomadas para la defensa de un Espacio, en este caso, Náutico (Giménez, 2005). No obstante, las formas en las que se defienden los espacios van a variar según los intereses sociales que se tengan y las características físicas que dicho territorio posea, puesto que a partir de allí se desarrollará una especialización en el tipo de defensa: el lugar desde el cual se va a defender y el medio por el que se defenderá. Por este motivo, la defensa de los espacios es una clara muestra de la forma en la que las comunidades se apropian de un lugar. Este, al ser habitado, será transformado y condicionado según los propósitos que se le otorguen, por ende, la defensa de un espacio se verá marcado por la apropiación, la producción, la regulación y la protección de aquel territorio que puede estar sujeto a conflictos externos (Giménez, 2005).

Con base en lo anterior, las estrategias defensivas de una región dependen y pueden variar según las actividades que se llevan a cabo en cada territorio. En este sentido, para el presente caso en particular, se pueden abordar las respuestas al control territorial a partir de

actividades asociadas a las dinámicas económicas legales e ilegales (esta última, entendida como aquellas actividades que van en contra de la ley; distinto a lo ilícito, vinculado a las prácticas que van en contra de las normas sociales) dadas en un espacio particular, tal y como lo puede ser el Caribe y sus prácticas marítimas asociadas a los comercios tributarios o contrabandistas (Hartnett & Dawdy, 2013; Sánchez, 2020). Todo esto, puede encontrarse en los paisajes físicos actuales vinculados a la cultura material resultado de las actividades humanas pasadas. No obstante, en ocasiones estos correlatos artefactuales se encuentran inmersos en espacios difusos en los que, a través de las metodologías y técnicas adecuadas, se pueden ir revelando una gran cantidad de conocimientos e información que la materialidad alberga desde su depósito en entornos terrestres, costeros, intermareales o subacuáticos.

Por medio de la agrupación e integración de todos estos conceptos y marcos teóricos, ha sido posible llegar a interpretar y comprender cómo se dio la defensa en las tres áreas de estudio objeto de análisis del presente escrito. De esta manera, diversas preguntas se han respondido con relación a la presencia de un artefacto dentro de un paisaje y la función que este elemento podía llegar a tener, así como quiénes y de qué forma habitaban o defendían un territorio, que dejó como resultado determinada materialidad, que es entendida desde el presente. A partir de allí, esta aproximación posee una mirada interdisciplinaria, puesto que se implementaron técnicas y metodologías pensadas desde la arqueología, la historia, la geografía y la antropología, las cuales permitieron comprender con mayor detalle la configuración de las defensas regionales en el Caribe colombiano. Por consiguiente, es fundamental entender que esta aproximación se encuentra anclada a diversas fuentes de información primarias y secundarias, las cuales, al ser consultadas y estudiadas, han permitido comprender con mayor profundidad los diferentes acontecimientos del pasado en el territorio local.

Así, las primeras fuentes que empezaron a ser consultadas fueron la cartografía histórica, planos y grabados antiguos, diarios de la época y fotografías aéreas de las últimas décadas; todas estas fueron analizadas a través de la fuente misma, esto quiere decir que se detalló en cada una de ellas su materialidad, el autor que las produjo, el contexto en el que fueron elaborados y la información que entregaban los documentos (Galindo, 2002; Harley, 2005; Salazar & Laurent, 2020). Para analizar los datos recopilados es fundamental

comprender qué tipo de fuente se trata, puesto que, aunque todas sean fuentes con una carga subjetiva, algunas pueden llegar a serlo mucho más que otras. Lo anterior, por ejemplo, quiere decir que la información de un diario de batalla puede plasmar una mirada más personal de una situación, en comparación de aquello que se puede detallar en una cartografía histórica. Junto a esto es importante determinar, en la medida de lo posible, la autoría del documento, su fecha y lugar de elaboración, puesto que esta información permite contextualizar y comprender los variados datos (en este caso de los Espacios Náuticos), que se encuentran con mayor detalle en cada una de las fuentes que se pretenden estudiar.

Al mismo tiempo, resultó necesario plantear una serie de preguntas puntuales tales como: ¿Cuál es la idea principal de la fuente?, ¿Qué personajes u objetos mencionados o señalados son relevantes?, ¿Cómo se representan los espacios en donde ocurrieron los eventos?, ¿Cuáles son los acontecimientos más importantes en la fuente?, ¿Qué metáfora y simbologías aparecen?, entre muchas otras que se le pueden formular a cada uno de los documentos dependiendo de sus características y su correspondiente contexto (Galindo, 2002; Harley, 2005). En algunos casos, cada una de las fuentes consultadas fueron analizadas en conjunto con prospecciones arqueológicas superficiales, es decir, una exploración visual del registro material conservado y visible en la superficie del terreno; su debida documentación mediante un método planificado; y, por último, su correspondiente análisis que atiende a unos objetivos previamente definidos (Cerrato, 2011).

Con esto en consideración las actividades metodológicas realizadas en campo (exceptuando los estudios arqueológicos intrusivos, adelantados en Cartagena de Indias, durante los últimos años) fueron a nivel planimétrico y fotográfico, los cuales tienen la capacidad de brindar la información inicial y básica para empezar a ser comprendidos desde el enfoque investigativo propuesto. Esta información fue complementada con datos obtenidos en la consulta de fuentes orales y sus correspondientes técnicas de recopilación (Márquez, 2017). Cada una de estas, desde una aproximación antropológica, consiste en una metodología de investigación que permite conocer las percepciones subjetivas y experiencias personales que han tenido y vivido directamente las comunidades locales frente a un acontecimiento, lugar u objeto en particular (De Garay, 1999). Las diferentes vivencias que se recuperaron y registraron, buscaron contribuir a entender los fenómenos sociales que

acontecieron en un marco temporal y espacial definido (De Garay, 1999). Es fundamental, entonces, tener presente que estas aproximaciones metodológicas se encontraron directamente articuladas para poder entender desde una escala mayor y un enfoque integral, y comparativo, la conformación del Espacio Náutico en estas regiones.

Con esto en consideración las actividades metodológicas realizadas en campo (exceptuando los estudios arqueológicos intrusivos adelantados en Cartagena de Indias durante los últimos años) fueron a nivel planimétrico y fotográfico, los cuales tienen la capacidad de brindar la información inicial y básica para empezar a ser comprendidos desde el enfoque investigativo propuesto. Esta información fue complementada con datos obtenidos en la consulta de fuentes orales y sus correspondientes técnicas de recopilación (Márquez, 2017). Cada una de estas, desde una aproximación antropológica, consisten en una metodología de investigación que permite conocer las percepciones subjetivas y experiencias personales que han tenido y vivido directamente las comunidades locales frente a un acontecimiento, lugar u objeto en particular (De Garay, 1999). Las diferentes vivencias que se recuperaron y registraron, buscaron contribuir a entender los fenómenos sociales que acontecieron en un marco temporal y espacial definido (De Garay, 1999). Es fundamental, entonces, tener presente que estas aproximaciones metodológicas se encontraron directamente articuladas para poder entender desde una escala mayor y un enfoque integral, y comparativo, la conformación del Espacio Náutico en estas áreas (ver cuadro 1).

Esta metodología, a su vez, se encuentra enmarcada en una propuesta previamente establecida en la que se constituyen tres niveles de análisis que abarcan las actividades, tanto de campo como de archivo y escritorio. Primero, una aproximación analítica a las fuentes primarias documentales escritas y gráficas; segundo, una comprensión de los correlatos materiales registrados y documentos durante las aproximaciones en campo; y tercero, la sistematización e interpretación de la información y los datos recopilados en las fases previas. Dichos niveles de análisis se encuentran subdivididos a su vez en aspectos más específicos que permiten entender la amplitud e integralidad de esta metodología, tal y como se puede evidenciar en el diagrama presentado arriba el cual fue planteado, inicialmente, como un aporte a la interpretación del Paisaje Fortificado de la Bahía de Cartagena de Indias, y que puede ser aplicado a las demás áreas de estudio (Del Cairo et al., 2020b). Como se puede

observar, esta propuesta metodológica está constituida por varias fuentes de información primarias y secundarias, las cuales fueron recopiladas y analizadas en las tres áreas de estudio aquí discutidas (ver cuadro 2).

De esta forma, es necesario tener presente la variedad y cantidad de información que aportan específicamente cada una de estas fuentes para los tres escenarios analíticos, puesto que su presencia variará en función del vínculo que poseen con el pasado Colonial, lo cual influirá en el eventual análisis de los datos que puedan proveer. En este sentido, la información obtenida en campo y en las diversas fuentes históricas fue debidamente sistematizada y analizada a través de la creación de bases de datos y el establecimiento de una serie de categorías de análisis. Estas, a su vez, permitieron consolidar diagramas en los que se establecieron los marcos interpretativos para comprender cómo se estructuró el Paisaje Cultural Marítimo, y por ende los usos del Espacio Náutico, en estas regiones. En este orden de ideas, algunas de las categorías que se utilizaron para esta caracterización y análisis fueron: vocación del Espacio Náutico, aprovechamiento de los recursos naturales, construcción de estructuras defensivas, tipos de defensa, territorialización, apropiación del espacio y su habitabilidad, innovación, continuidad y discontinuidad defensiva, entre otras.

Partiendo de todo lo señalado anteriormente, el fundamento principal de este artículo parte de la consideración de que la defensa del Espacio Náutico fue distinta en Cartagena de Indias, La Guajira y Providencia y Santa Catalina. Lo anterior, puesto que en cada una de estas áreas el interés de la defensa varió, por un lado, al contexto socioeconómico y político que jugaban estas regiones en la geopolítica de la Corona Española, y por el otro, a sus diferentes condiciones geográficas y geomorfológicas. Esto determinó, a su vez, la manera en la que se controló y defendió el territorio entre los siglos XVII y XIX y las coyunturas inmersas en esta temporalidad. De esta forma, la comprensión de estos tres procesos de defensa será posible a través del análisis de las fuentes mencionadas, que darán cuenta de la relevancia que tuvieron dichos espacios en la configuración no sólo de cada uno de estos paisajes, sino también de todo el Caribe colombiano.

Más allá de describir cuál era la manera en la que se defendía estratégica y tácticamente estos territorios, el presente análisis está enfocado en dimensionar y caracterizar este control territorial y los intereses que existían para fortificar estos Paisajes Culturales

Marítimos, y la consecuente defensa y control de los Espacios Náuticos. Como tal, se trata de un texto que posee una dimensión comparativa, en la medida que se abordan zonas de estudio comprendidas desde un mismo marco interpretativo, con cultura material similar y en donde el marco temporal -la Colonia- permite asociarlas entre sí (más no es el factor que determina el desarrollo del artículo) debido a sus similitudes. En definitiva, los tres espacios se comparan desde una misma perspectiva y bajo una metodología similar en función de sus usos y la vocación que posee su territorio, vinculada a las dinámicas coyunturales sociales, económicas y políticas. Por consiguiente, con estas similitudes en términos vocacionales en consideración, parte del análisis presentado en el artículo se enfoca en la redundancia de las fuentes de información (aunque no se puedan exponer con el detalle esperado), con el fin último de elevar el nivel de certeza de la existencia de contextos materiales asociados a la defensa de los Espacios Náuticos de Cartagena de Indias, La Guajira y Providencia y Santa Catalina.

DEFENSA DEL ESPACIO NÁUTICO EN LA BAHÍA DE CARTAGENA DE INDIAS: CONTROL TERRITORIAL DEL PUERTO FORTIFICADO

Desde la fundación de las principales ciudades portuarias en el actual territorio colombiano, Cartagena de Indias ha tenido un rol protagónico en las dinámicas económicas y comerciales para quienes controlaban sus actividades en determinado periodo temporal. En el caso de los siglos donde la Corona Española gobernaba la región, los estrategas ibéricos pensaron y construyeron un sistema fortificado que tuviera la capacidad de garantizar el control territorial de la bahía y el Espacio Náutico que la conformaba (ver cuadro 3) (Del Cairo, 2013b). Esto, por medio del aprovechamiento de los recursos naturales y la construcción de estructuras defensivas, puesto que el puerto de la ciudad resultaba siendo un eje fundamental en la interacción económica entre los diferentes asentamientos del Caribe (Zapatero, 1967; Dorta, 1988). Cartagena de Indias se convirtió en un enclave fundamental para garantizar el poder económico que tenía la Corona, por lo que la defensa de sus áreas

claves fue prioritaria para mantener el dominio del norte de Suramérica (Zapatero, 1967; Dorta, 1988; Del Cairo, 2011a).

Con esto en consideración, es evidente que la configuración del sistema defensivo de España para la ciudad tenía que estar basado en la localización estratégica de fortificaciones, las cuales tuvieran la capacidad de repeler los ataques de las demás potencias europeas que pretendían obtener el control del puerto (Del Cairo, 2011b). Cada una de las fortificaciones fueron debidamente dispuestas en espacios particulares que tuvieran la capacidad de que, en caso de presentarse un asedio, lograrán debilitar y retrasar las flotas enemigas que pretendieran arribar al cordón amurallado del Centro Histórico. Justamente, durante los siglos de la presencia española en el continente (XVI-XIX) se presentaron varios asedios extranjeros con el objetivo de asegurar una región que resultaba fundamental para sus intereses comerciales, evidenciado una clara continuidad defensiva (Del Cairo, 2013b). En este orden de ideas, aquello que sobresalió respecto a los demás enclaves defensivos de Tierra Firme fue el control militar de los Espacios Náuticos para seguir custodiando este puerto y las dinámicas económicas que representaba, por medio de una clara apropiación del espacio sujeta a los procesos de habitabilidad.

Es en este punto del control territorial, donde se debe hacer mayor énfasis en los agentes náuticos que actuaban en todos los mares y que permitían la interacción sociocultural de los asentamientos del mundo: las embarcaciones. Este Espacio Náutico de Cartagena de Indias se concebía como tal, debido a la presencia de la gran variedad y diversidad de embarcaciones que actuaron en estos territorios, agentes que permitían estructurar la relación entre los seres humanos y los vastos cuerpos de agua que ocupan los océanos (Fundación TerraFirme, 2015; 2017; Aldana, 2019). Durante cada uno de los asedios que se presentaron en la bahía de la ciudad (específicamente en los acontecidos en 1697 por parte de los franceses y en 1741 dirigido por los ingleses), los barcos españoles jugaron un papel determinante en la defensa militar de este nodo geo-espacialmente determinante para la economía colonizadora. Todo esto, debido a que tenían la capacidad de actuar como nuevos puntos de defensa móviles ubicados estratégicamente para controlar ciertos espacios por donde la flota enemiga accedía a los territorios claves de la ciudad (canales de navegación de Bocachica y de Manzanillo) (ver figura 2) (Del Cairo, 2013b; Fundación TerraFirme, 2015; 2017).

Cada uno de los aspectos mencionados anteriormente se encuentran debidamente referenciados en diversas fuentes de información históricas, no obstante, los fenómenos que acontecieron en el pasado en esta región dejaron un registro tangible que la arqueología estudia en la actualidad: la cultura material (ver figura 3). Las diferentes fortificaciones, embarcaciones, campos de batalla, elementos muebles de las tropas locales y extranjeras y demás evidencias artefactuales se encuentran depositados a lo largo y ancho de la bahía de Cartagena de Indias (Del Cairo & García, 2006; Del Cairo et al., 2019). Gracias a los análisis que se han desarrollado hasta la fecha ha sido posible entender cómo era la defensa y el control militar de la ciudad, así como qué elementos resultaban siendo fundamentales para seguir manejando las dinámicas económicas que se producían en la ciudad (Del Cairo, 2004; 2006; 2009; 2010; 2011a; 2011b; 2013a; 2013b). Se trata de un innovador sistema defensivo sumamente importante para la producción del capital económico de la Colonia, ya que defendía el principal lugar de acceso de los recursos que importaba y exportaba Tierra Firme desde y hacia la Península Ibérica (Zapatero, 1967; Segovia, 1987; Dorta, 1988).

La relevancia de este asentamiento Colonial se hacía aún más evidente cuando la ciudad se enfrentaba a los grandes ataques de otras potencias, las cuales tenían el propósito de garantizar un asentamiento más con la capacidad de aportar grandes recursos a su economía que, durante varios siglos, se enriquecía gracias a las diversas Colonias dispuestas en el globo. No obstante, la Corona logró defender este puerto caribeño gracias a su disposición estratégica y sus tácticas empleadas, sujetas a un fuerte proceso de territorialización. En consecuencia, de todos estos fenómenos y dinámicas históricas, en el Paisaje Cultural Marítimo de Cartagena de Indias reposan una gran cantidad de evidencias arqueológicas que han sido analizadas y han permitido caracterizar el control militar de los Espacios Náuticos (Del Cairo et al., 2019).

Las aproximaciones analíticas han permitido comprender en detalle la utilidad y las variadas funciones de elementos claves en el sistema defensivo de la ciudad. Distintos contextos arqueológicos se han intervenido como es el caso de la batería de Chamba (Del Cairo, 2004; 2006), las baterías de Santiago y San Felipe (Del Cairo, 2009; Arias, 2011; Palacio & Del Cairo, 2019), el Castillo San Luis de Bocachica (Del Cairo, 2010), el Castillo San Felipe de Barajas (Del Cairo, 2017a), el fuerte San Sebastián de Pastelillo (Del Cairo,

2017b) y diferentes sectores del cordón amurallado del Centro Histórico (Del Cairo et al., 2009; Palacio, 2016). Así mismo, en los años recientes se ha investigado un contexto sumergido vinculado al posible navío San Felipe de la batalla de 1741, hundido intencionalmente por los españoles en el Canal de Bocachica (Fundación TerraFirme, 2015; 2017; Aldana, 2019).

Todos estos bienes, en conjunto, componen un enorme potencial analizable por parte de la arqueología marítima y subacuática, elementos a los que se les debe de sumar la identificación y corroboración visual de otras embarcaciones: Conquistador (Del Cairo et al., 2002) y una posible Embarcación Mercante (Fundación TerraFirme, 2016), ambos de 1741. Así como construcciones militares ya documentadas: Escollera de Bocagrande, fuerte Santa Cruz de Castillo Grande, fuerte San Juan de Manzanillo, batería Santa Bárbara de Bocachica, fuertes San José y San Fernando de Bocachica (Zapatero, 1967; Del Cairo & García, 2006; Del Cairo et al., 2019; 2020b). Este complejo, diverso y cuantioso sistema de control regional presente en mar y tierra (áreas que configuran el Espacio Náutico transitable por las embarcaciones que accedían y salían de la ciudad) señala lo determinante que resultaba siendo la defensa del puerto. Los recursos humanos y materiales usados para fortificar Cartagena de Indias, son el fiel reflejo de los mismos recursos económicos que fluían en el puerto y que resultaban vitales para la economía española.

Con todo esto, se resalta la principal diferencia en este análisis comparativo de la defensa de cada uno de estos enclaves: Cartagena de Indias y su vocación y configuración militar respondía a los intereses de controlar uno de los ejes económicos centrales lícitos y legales de España, más no exclusivamente a proteger las rutas de navegación o los espacios asociados al contrabando. En definitiva, los primeros estudios arqueológicos que se han formulado permiten establecer esta hipótesis, sin embargo, las propuestas investigativas que se formulen a futuro permitirán corroborar con nuevos argumentos la concepción de defensa militar que se le otorgó a cada uno de estos espacios. En la figura 4 se presentan las correspondientes defensas que definió la Corona Española para las otras dos áreas de estudio definidas, en donde se ha recopilado diversa información material, escrita y oral.

A pesar de la gran relevancia que tenían los demás puertos utilizados por parte de la Corona Española durante la Colonia, La Guajira también resultó siendo un territorio con gran importancia para las dinámicas socioeconómicas en las cuales se veían inmersos los demás

asentamientos europeos del Caribe (Polo, 2005a; 2005b; Gonzáles-Plazas, 2008; Sánchez, 2020). La única manera de conectar a La Guajira con los demás puertos era por medio de diferentes embarcaciones, las cuales interactuaban en los Espacios Náuticos que configuraban el Paisaje Cultural Marítimo del Caribe colombiano. A lo largo y ancho de este territorio se presentaron una gran cantidad de fenómenos de índole política, económica y comercial que dieron lugar a una defensa militar puntual que respondía a unos intereses específicos (ver cuadro 4).

Los sectores terrestres y marítimos que hacen parte de la península de La Guajira poseen unas características geomorfológicas y geográficas particulares, así como unas condiciones oceanográficas e hidrográficas únicas que dieron lugar a un espacio propicio para el contrabando, en donde el aprovechamiento de los recursos naturales era un factor determinante. En el marco de lo que puede denominarse un área con especificaciones únicas para que el contrabando y demás actividades ilícitas pudieran llevarse a cabo, los litorales costeros jugaron un rol protagónico para el tránsito de diferentes bienes comerciales que, de una u otra manera, beneficiaron económicamente a la Corona Española (Gonzáles-Plazas, 2008; Laurent, 2008; Gutiérrez, 2010; 2011; Caro, 2015; Sánchez, 2020). De ahí la necesidad de construir estructuras defensivas al fortificar ciertas áreas (bahías y puntas específicamente) que tuvieran la capacidad de defender y controlar los espacios que eran propicios para el contrabando, evitando estas prácticas, así como las dinámicas socioculturales inmersas en ellas. Por ende, las fortificaciones costeras en estas regiones han sido identificadas como un indicador arqueológico de actividades ilegítimas como el contrabando y la piratería (Hartnett & Dawdy, 2013). Particularmente, existió una fortificación en Bahía Honda que protegía la movilidad de esta zona teniendo en cuenta que, además, allí se daban las condiciones propicias para la existencia de careneros de embarcaciones, lo que manifiesta una clara apropiación del espacio y sus expresiones de habitabilidad (ver figura 5).

En el caso de la península de La Guajira, las diversas colonias europeas asentadas en el Caribe tales como los ingleses, franceses, holandeses y españoles (estos últimos controlaban “oficialmente” la región) actuaron en conjunto con las comunidades originarias locales para la existencia y continuidad de las prácticas contrabandistas en áreas como Bahía Honda, Bahía Hondita, Bahía Portete, Punta Gallinas, Castilletes, entre otras (Polo, 2005a; Gonzáles-Plazas, 2008; Gutiérrez, 2010; Caro, 2015). En este orden de ideas, para

comprender la defensa de este Espacio Náutico es fundamental entender las relaciones sociales (enmarcadas en términos generales en la ilegalidad) que allí se forjaron, puesto que las diferentes comunidades que habitaron este territorio influyeron en distintos niveles en los procesos de defensa y contrabando desde el pasado hasta los siglos recientes (Sánchez, 2020). En este sentido, el presente territorio responde a una innovadora defensa militar completamente distinta a las otras dos áreas de estudio.

Muchas de las relaciones sociales se vieron plasmadas en elementos tangibles que, con el paso de los años, se depositaron en diversos contextos terrestres o marítimos y que se preservaron hasta la actualidad. Además de los posibles yacimientos arqueológicos identificados en la cartografía histórica, las corroboraciones visuales y la recopilación de fuentes orales han permitido que los primeros estudios en la región hayan documentado diversos contextos puntualmente (Del Cairo et al., 2019). Entre algunos de los elementos registrados se encuentran adecuaciones portuarias, posibles infraestructuras de puertos y muelles de distintos tamaños, posibles restos o cimientos de fortificaciones, naufragios, elementos náuticos aislados, y restos cerámicos asociados posiblemente a los pequeños poblados locales reflejo de un limitado y restringido proceso de territorialización [entre los cuales podría tratarse de uno de los primeros asentamientos de Tierra Firme fundado por Alonso de Ojeda en 1502 denominado “Santa Cruz” (ver figura 6)] (Camargo, 1990; Donis, 2011; Del Cairo et al., 2019).

Teniendo todo esto presente, es vital comprender cómo la territorialidad, la defensa y las relaciones que existían entre las sociedades de diversos orígenes, pueden llegar a ser comprendidas a través de nuevos estudios de arqueología marítima que sigan contribuyendo a caracterizar, con nuevas líneas de evidencia, los usos del Espacio Náutico, el control territorial oficial y, por ende, el contrabando regional. En definitiva, estos fenómenos además de ayudar a caracterizar el Paisaje Cultural Marítimo de Colombia pueden contribuir a entender aspectos más puntuales relacionados con el contrabando del Caribe colonial, aumentando la escala de análisis. Todo esto, por medio de estudios específicos sobre las rutas de navegación transitadas, las embarcaciones usadas, los puertos y muelles construidos, las zonas de fondeo definidas, las fortificaciones edificadas, las áreas de asentamiento establecidas, los bienes comercializados y, en general, el control de estos espacios para el contrabando (Del Cairo et al., 2019).

Definitivamente, en lo que respecta a La Guajira, su vocación y su defensa del Espacio Náutico de la región se diferencia claramente a Cartagena de Indias y Providencia y Santa Catalina, ya que los datos recopilados por medio de fuentes históricas, arqueológicas y orales sugieren que dicha defensa se estableció con prácticas comerciales vinculadas al contrabando (Del Cairo et al., 2019); más no a intereses económicos resguardados por medio de elementos que respondían a un marco bélico por riesgos de invasiones o asedios. Es por esto que en la Alta Guajira no se establecieron extensos centros poblados durante varias décadas, lo que señala una clara discontinuidad defensiva, sino pequeños asentamientos que, a pesar de todo, fueron sumamente estratégicos para la Corona y se constituyeron como un nodo fundamental para el comercio regional (ver figura 6).

DEFENSA DEL ESPACIO NÁUTICO EN PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA: CONTROL ESTRATÉGICO DEL MANEJO DE RUTAS COMERCIALES

Las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina jugaron un papel primordial e innovador dentro de las rutas marítimas que conectaban los diferentes puntos del caribe, al ser puntos de referencia y/o reposo para los navegantes (Parsons, 1985; Moreno & Báez, 2021). No obstante, se desconoce con certeza el descubrimiento de las islas, aunque aparecen referenciadas en la cartografía histórica desde el siglo XVI. En el siglo XVII, los ingleses tomaron este punto para constituir un asentamiento debido a la fertilidad de los suelos que permitiría el desarrollo de una colonia (al aprovechar los recursos naturales del entorno), especialmente para aquellos que huían de las prácticas religiosas y políticas de Europa (Rowland, 1935; Parsons, 1985; Kupperman, 2004). Sin embargo, este no fue el único factor para el poblamiento de la isla, en realidad, estos territorios tenían un papel geoestratégico desde el cual podían organizar actividades ilegítimas, especialmente el corso (Londoño, 2014). Por ejemplo, el gobernador Nathaniel Butler menciona en varias ocasiones la toma de embarcaciones extranjeras que se transportaban en zonas aledañas a las islas en el año de 1639 (Cummings, 2017).

En este orden de ideas, resultó importante construir estructuras defensivas asociadas a fortificaciones que garantizaran la protección de los territorios, las rutas de navegación y las áreas de ingreso en caso de invasiones enemigas, ubicando las fortificaciones en los puntos de acceso a la isla; esto, teniendo en cuenta la topografía marina y las condicionantes naturales de navegación que se generaban (Del Cairo, et al., 2020). Así, a partir de un aprovechamiento del paisaje, su territorialización y el fortalecimiento de algunas áreas, se inició con la defensa de los Espacios Náuticos de la isla y sus alrededores (ver cuadro 5). Para ello, fue necesario el traslado de población con conocimientos militares y de municiones que permitieran actuar en caso de algún ataque de las demás colonias interesadas en controlar el territorio (Kupperman, 2004). Evidencias arqueológicas de estas fortificaciones aún se encuentran a lo largo tanto de Santa Catalina como de Providencia, contribuyendo a caracterizar el control de los espacios de acceso a las islas y protegiendo sus zonas circundantes (Londoño, 2014; Del Cairo et al., 2020; Moreno & Báez, 2021).

A pesar de todo esto, a causa de la importancia y utilidad de las islas para el desarrollo de actividades ilegales que afectaban a la flota española que salía de Veracruz o de La Habana, la Corona decidió atacar a los ingleses y tomar posesión de estos territorios (Parsons, 1985; Rowland, 1935). Durante parte de los siglos XVII y XVIII las fortificaciones, y en general las islas, dejaron de ser ampliamente ocupadas por lo que se presentó un evidente abandono en el sistema fortificado de Providencia y Santa Catalina, señal de una clara discontinuidad en la defensa de las islas (Rowland, 1935). Por esta razón, se dio la ocupación de Henry Morgan (Marinero Inglés), quien usó la región para abastecerse antes de los ataques a los territorios colonizados en Centroamérica (Parsons, 1985; Rowland, 1935).

A todo esto, se suma la llegada Louis-Michel Aury (Militar Francés participante de las Independencias Americanas) para el siglo XIX a las islas, quien llevó a cabo la reparación de varias fortificaciones, por lo que las islas se vieron nuevamente como un nodo desde el cual se podían establecer las operaciones de control y ataque hacia la flota española y las rutas por las cuales se transportaba durante los procesos de independencia en el Caribe (Codazzi, 1970). En este sentido, Codazzi (1970) menciona que “estas islas eran ciertamente para nosotros los mejores puestos de avanzada y los más aptos para el espionaje que hubiéramos podido desear”. Cada una de estas ocupaciones dejó su marca en el registro

arqueológico a través de elementos tales como cerámica (desde el siglo XVII al XIX), esquirlas de balas, materiales constructivos de las fortificaciones, restos de infraestructuras militares, naufragios, artefactos náuticos, adecuaciones portuarias, cañones (ver figura 7), entre otros (Londoño, 2014; Moreno & Báez, 2021).

De esta manera, es posible comprender a partir del registro arqueológico la forma en la que fue apropiado este territorio por sus diversos ocupantes, y cómo a través del uso y el desuso de este sistema fortificado a pequeña escala (en comparación por ejemplo con Cartagena de Indias) se hace a su vez evidente las funciones que estas islas llegaron a tener para cada uno de ellos. En este sentido, se puede considerar que las baterías, plataformas y fuertes funcionaron como estructuras defensivas, aunque así mismo, pudieron actuar únicamente como puntos de control y vigilancia, permitiendo comprender los múltiples papeles que las islas tuvieron para el Gran Caribe (ver figura 8). Esto se daba, como se mencionó anteriormente, gracias a su ubicación, la cual le brindó una amplia relevancia económica y comercial a Providencia y Santa Catalina convirtiéndolas en un nodo conector, a través del cual, circulaba gran parte del comercio traído y llevado a Europa. Este factor, junto a las características geomorfológicas de las islas como lo es la existencia de barreras naturales sumergidas parcial o completamente, potencializó las posibilidades de accidentalidad de embarcaciones de la zona (dando como resultado naufragios o sitios aislados asociados a estos).

Ahora bien, a partir de la variedad y diversidad de toda esta cultura material se evidencian las diferentes transformaciones espaciales y ocupaciones del territorio a lo largo del tiempo, así como el cambio constante del control militar de las islas y sus Espacios Náuticos. Todo esto, en definitiva, manifiesta la importancia de esta área para controlar las rutas de navegación claves del Caribe y la conexión entre los puertos presentes en este mar. Así pues, es necesario señalar que, a diferencia de Cartagena de Indias (defensa del puerto) y La Guajira (defensa para controlar las áreas de contrabando), los elementos que hacían parte del sistema fortificado de Providencia y Santa Catalina se establecieron con base a las dinámicas políticas y a las prácticas económicas regionales. De ahí, entonces, que la vocación de este escenario se relacione a la relevancia de controlar los Espacios Náuticos en donde estaban presentes las rutas para manejar el comercio colonial de gran parte del Caribe. En

definitiva, esta defensa estaba enfocada hacia un control estratégico que permitiera el libre funcionamiento y la facilidad de ataques a las embarcaciones que transitaban por las rutas marítimas circundantes a las islas, las cuales determinaban las prácticas económico-comerciales de las colonias europeas presentes en este amplio territorio (ver figura 9).

CONSIDERACIONES FINALES

En la defensa del Espacio Náutico confluyeron una gran cantidad de factores que determinaron la configuración en la que se tenía un control de las prácticas marítimas vinculadas a las embarcaciones que transitaban las costas del Caribe colombiano. Las evidencias arqueológicas, antropológicas e históricas analizadas hasta la fecha, permiten desarrollar un análisis comparativo entre las regiones de Cartagena de Indias, La Guajira, y Providencia y Santa Catalina. Esta aproximación investigativa permite, por ende, poseer un enfoque integral de cada uno de estos Espacios Náuticos, así como las formas determinadas para defender los territorios locales. Uno de los principales aspectos a resaltar es la manera en la cada uno de estos espacios, entendidos como un Paisaje Cultural Marítimo concebido y estructurado a partir de unas necesidades puntuales, conviven entre sí. Esto se manifiesta claramente cuando Colombia fue entendida como un nodo geoespacial, con mayor auge durante la Carrera de Indias, en donde conjugaron intereses geopolíticos que determinaron sus prácticas marítimas. No obstante, todo esto se dio más allá de su ubicación estratégica y sus características geomorfológicas (compartiendo límites con los océanos Atlántico y Pacífico), ya que en los territorios que componen al país se presentaron una gran cantidad de dinámicas socioculturales que establecieron una clara trayectoria histórica guiada por factores militares y bélicos, inmersos en intereses económicos y comerciales.

Partiendo de lo mencionado anteriormente, la perspectiva arqueológica sobre este territorio define el Paisaje Cultural Marítimo que se percibe en la actualidad, en el cual es posible encontrar gran cantidad de correlatos arqueológicos muebles e inmuebles que permiten caracterizarlo (anclados a prácticas, tradiciones y saberes que contribuyen a entenderlos integralmente). Entonces, resulta claro que dichas evidencias arqueológicas, que

se complementan con las características geográficas de cada una de estas regiones, permiten caracterizar holísticamente las dinámicas sociales, culturales, económicas, políticas, bélicas y militares que conjugan en estos paisajes. De ahí la importancia de abordar transversalmente factores y elementos tales como la vocación del espacio, el aprovechamiento de los recursos naturales, la construcción de estructuras defensivas, el proceso de territorialización, la aplicación de innovaciones, la continuidad y discontinuidad defensiva, entre otros. Con esto en consideración, el análisis desarrollado durante el presente artículo manifiesta, gracias a los estudios planteados hasta hoy día, los diferentes tipos de defensa de los Espacios Náuticos del Caribe Colombiano resultado de las evidencias tangibles e intangibles de los paisajes reseñados.

Para el caso de Cartagena de Indias, de acuerdo con sus características geográficas, se constituye un Espacio Náutico “costero” que permitía el desarrollo de un comercio tanto en “línea directa” como de “redistribución”. Esto se debe a que la ciudad recibía la flota de indias que comercializaba diversos productos y era un punto focal en el negocio de la esclavitud, pero al mismo tiempo, en este espacio se daba una redistribución de mercancías hacia el interior del país por diferentes medios. A partir de esto, se puede señalar que la defensa de este Espacio Náutico se generó desde un control militar territorial por medio de la fortificación del puerto para garantizar un dominio sobre su rol estratégico para la economía española. De igual manera, La Guajira corresponde con un Espacio Náutico “peninsular” con los dos tipos de comercio de “línea directa” y “redistribución”, debido a que allí transitaban bienes por medio de actividades legales e ilegales y, de igual manera, mantenía comunicación con otros puertos de la actual Colombia como Cartagena de Indias y Riohacha (Media Guajira). Por este motivo, se debe comprender esta defensa como un control militar de las fronteras regionales para vigilar las prácticas contrabandistas. Por último, el caso de Providencia y Santa Catalina se trata de un Espacio Náutico “archipelágico” que de igual forma presenta los dos tipos de comercio, debido a su rol como eje conector económico de los diferentes puertos del Caribe pertenecientes a varias ocupaciones europeas. Por ello, se concibe la defensa de este territorio estratégico como un control militar para vigilar, defender y/o atacar las rutas comerciales relevantes para la economía caribeña. Como se observa, las tres regiones comparten los dos tipos de comercio,

aunque la diferencia clave radica en que cada una lo hace bajo condiciones sociales e incluso naturales considerablemente distintas (ver cuadro 6).

Partiendo de todo lo mencionado anteriormente, los vínculos entre cada uno de los Paisajes Culturales Marítimos expuestos se dan gracias a la interconectividad que justamente brinda el Espacio Náutico y los factores y actores que allí confluyen. El Gran Caribe es un espacio integrador que refleja una clara interconexión histórica, que data de los períodos prehispánicos, coloniales y republicanos. Allí hay un claro vínculo, que no solamente se manifiesta en función de las islas que lo componen, sino también de las porciones de territorios continentales que determinaron en muchas ocasiones el tránsito de flotas. Aquí es donde se hace claro cómo el Caribe colombiano, y sus Espacios Náuticos, entretejen las relaciones socioculturales, políticas, económicas, bélicas, militares, comerciales y tecnológicas con las demás áreas de significancia histórica de la región. Habría ahora que plantear nuevas aproximaciones analíticas hacia estos nuevos horizontes, para comprender los niveles de relación resultantes de las dinámicas mencionadas correspondientes con los vínculos con Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Jamaica, Haití, República Dominicana y Venezuela, con quienes Colombia comparte fronteras marítimas; todo lo anterior, claro está, desde las perspectivas investigativas de este tipo de arqueologías náutica, marítima y subacuática.

BIBLIOGRAFÍA

- Afane, É. (2012). L'adaptation des navires aux espaces de navigation durant l'Antiquité tardive en Méditerranée. E-Phaistos.
- Aldana, J. (2019). Propuesta metodológica para la construcción de una matriz de indicadores arqueológicos e históricos para la identificación de naufragios: El caso de un navío colonial ubicado en el canal de Bocachica (Cartagena de Indias). Universidad Externado de Colombia.
- Arias, N. (2011). Arqueología de la Batería de Santiago en la Isla de Tierrabomba, Cartagena de Indias. Universidad Externado de Colombia.
- Boetto, G. (2008) Le port vu de la mer: l'apport de l'archéologie navale à l'étude des ports antiques. *Bollettino di Archeologia Online. Volume Speciale*.

- Camargo, G. (1990). Coquibacoa, Don Alonso de Hojeda y su puerto Santa Cruz. *Publicaciones del Magíster en Historia*. UPTC.
- Caro, S. (2015). Guajira, fenómeno de contrabando y su relación con el lavado de activos. Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad Programa Administración de la Seguridad y Salud Ocupacional. Universidad Militar Nueva Granada.
- Cerrato, E. (2011). La prospección arqueológica superficial: Un método no destructivo para una ciencia que sí lo es. Universidad de Córdoba.
- Codazzi, A. (1970). Memorias: Obras generales. (U. C. de Venezuela, Ed.). Banco de la República de Colombia.
- Cummings, S. (2017). Providence, Santa Catalina and San Andrés (1629-1901). The Butler Diary and other curiosities. Bottom House Publishing.
- De Garay, G. (1999). Las fuentes orales. Serie Divulgación. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Históricas.
- Del Cairo, C. (2004). Arqueología subacuática de una construcción militar del siglo XVIII en la Isla de Tierra Bomba, Cartagena de Indias: Batería de la Chamba. Universidad Nacional de Colombia.
- Del Cairo, C. (2006). Arqueología subacuática de una construcción militar del siglo XVIII Cartagena. Problemáticas de la Arqueología Contemporánea. *Congreso Nacional de Arqueología Argentina*. Universidad Nacional de Río Cuarto.
- Del Cairo, C. (2009). Arqueología de la guerra en la batería de San Felipe: Isla de Tierra Bomba, Cartagena de Indias, siglo XVIII. Universidad de los Andes.
- Del Cairo, C. (2010). Plan Especial de Manejo y Protección del sistema conformado por el fuerte de San Fernando y sus baterías colaterales Santiago y San Juan Francisco de Regis, los vestigios del Castillo San Luis, las ruinas de las baterías Santiago, San Felipe y Chamba. Componente Arqueológico. Ministerio de Cultura de Colombia.
- Del Cairo, C. (2011a). Polyvalence, superposition et conjonction des paysages maritimes de la guerre á Bocachica au XVIIIeme siecle. Universidad Pantheon Sorbonne Paris 1.
- Del Cairo, C. (2011b). Tácticas defensivas y tácticas ofensivas: Arqueología de una batalla en la Isla de Tierrabomba, Cartagena de Indias, siglo XVIII. *Revista de Arqueología*

Histórica Argentina y Latinoamericana, (5), 11-34. Recuperado a partir de <https://plarci.org/index.php/RAHAYL/article/view/38>

- Del Cairo, C. (2013a). Mentiras verdaderas o la topología de la guerra. Aproximación arqueológica a la cartografía colonial de Bocachica, Cartagena de Indias. Apuntes. *Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural*, 26 (1), 186-203.
- Del Cairo, C. (2013b). Entre naves y fuertes: Arqueología de las batallas costeras de 1697 y 1741 en Bocachica. Isla de Tierrabomba, Cartagena de Indias. Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).
- Del Cairo, C. (2017a). Prospección y monitoreo arqueológico en el proyecto de los baños, batería de La Cruz, Castillo San Felipe, Cartagena de Indias. Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).
- Del Cairo, C. (2017b). Estudio arqueológico y formulación del Plan de Manejo Arqueológico para la explanada este del fuerte de San Sebastián de Pastelillo, Bahía de Cartagena de Indias. Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).
- Del Cairo, C. & García, C. (2006). Mapa Bahía de Cartagena de Indias. Fase 1. Documental y Fuentes orales. Informe Ministerio de Cultura. Fundación Terrafirme.
- Del Cairo, C., García, M., Peña, O., Pérez, J., Montaguth, K., Fuquen, C., Páez, A. & Villada, D. (2002). Arqueología de un naufragio. Memorias del curso del patrimonio cultural sumergido. Ministerio de Cultura de Colombia & Escuela Almirante Padilla.
- Del Cairo, C., Rivera, J., García, C. & Cruz, J. (2009). Estudio arqueológico sector Cortina y Baluarte de San Ignacio, Cartagena de Indias: Estudios y diseños técnicos para la restauración del lienzo de muralla entre el monumento a la india Catalina y el Museo de la Marina Cartagena de Indias, Bolívar. Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).
- Del Cairo, C., Riera, C., Aldana, J., Báez, V., Caro, G., Chávez, A. & Peñarete, A. (2019). Patrones de Navegabilidad, Accidentalidad y Hundimientos en el Caribe Colombiano: Siglos XVI-XX Como insumo para el registro nacional de patrimonio arqueológico sumergido. Fase piloto 1. Cartagena de Indias e inmediaciones y Riohacha. Universidad Externado de Colombia - Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).

- Del Cairo, C., Chadid, A., Quintana, D., López, A., Aldana, J., Báez, V., Sarmiento, J., Acosta, D. & Moreno, M. (2020a). Apropiación social del Paisaje Cultural Marítimo en Providencia y Santa Catalina: Caracterización del espacio náutico desde una perspectiva histórica. Expedición Científica Seaflower Old Providence & St. Catalina. Dirección General Marítima (DIMAR) - Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).
- Del Cairo, C., Riera, C., Matiz, P., Garcés, J., Álvarez, P., Báez, L. V., Aldana, J., Amórtegui, A., Rozo, L., Rossi, V., & Sánchez, C. (2020b). Componente Arqueológico del Diagnóstico del PEMP Fort Bahía, Cartagena de Indias e Inmediaciones. Ministerio de Cultura - Universidad Externado de Colombia - Escuela Taller de Cartagena de Indias.
- Donis, M. (2001). La formación territorial del occidente venezolano. Academia Nacional de la Historia.
- Dorta, E. (1988). Cartagena de Indias: puerto y plaza fuerte. Fondo Cultural Cafetero.
- Duncan, B. (2006). The Maritime Archaeology and Maritime Cultural Landscapes of Queenscliffe: A Nineteenth Century Australian Community. James Cook University.
- Duncan, B. & Gibbs, M. (2015). Shipping Mishaps and the Maritime Cultural Landscape. In *Please God Send Me a Wreck* (pp. 7–33). Springer.
- Fundación TerraFirme (2015). Investigación arqueológica y de las medidas de protección, intervención y divulgación de un pecio colonial localizado en espacios subacuáticos en la zona de Bocachica, Cartagena de Indias. Informe 1. Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).
- Fundación TerraFirme. (2016). Plan de relocalización de los restos de un naufragio de Manzanillo 15 en el marco de dragado y profundización del Canal de Manzanillo y Bocachica. Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).
- Fundación TerraFirme (2017). Investigación arqueológica y de las medidas de protección, intervención y divulgación de un pecio colonial localizado en espacios subacuáticos en la zona de Bocachica, Cartagena de Indias. Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) - Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

- Galindo, J. (2002). El conocimiento constructivo de los ingenieros militares españoles del siglo XVIII. Universitat Politècnica de Catalunya.
- Giménez, G. (2005). Territorio e identidad. Breve introducción a la geografía cultural. Revista Trayectorias.
- González-Plazas, S. (2008). Pasado y presente del contrabando en La Guajira aproximaciones al fenómeno de ilegalidad en la región. Universidad del Rosario, Centro de Estudios y Observatorio de Drogas y Delito - CEODD - Facultad de Economía.
- Gusick, A., Dodds, T., Jaffke, D., Meniketti, M. & Ball, D. (2019). Defining Maritime Cultural Landscapes in California, *California Archaeology*, 11(2), 139-164.
- Gutiérrez, A. (2010). Geografía, Contrabando y Fronteras La Guajira a fines del siglo XVIII. Universidad del Atlántico, Revista Amauta.
- Gutiérrez, A. (2011). Prácticas sociales y control territorial en el Caribe colombiano, 1750-1800. El caso del contrabando en la península de la Guajira. *Revista de Historia Regional y Local*, 3 (6), 39-65.
- Harley, J. (2005). Hacia una deconstrucción del mapa. En: La nueva naturaleza de los mapas. Fondo de Cultura Económica: México, 185-207.
- Hartnett, A., & Dawdy, S. (2013). The Archaeology of Illegal and Illicit Economies. *Annual Review of Anthropology*.
- Kupperman, K. (2004). Providence Island, 1630-1641: the other Puritan colony. Cambridge University Press.
- Laurent, M. (2008). Contrabando en Colombia en el siglo XIX. Prácticas y discursos de resistencia y reproducción. Facultad de Ciencias Sociales. Departamento de Historia. Universidad de los Andes.
- Lira, N. (2017). The Maritime Cultural Landscape of Northern Patagonia. *J Mari Arch* 12, 199–221. <https://doi.org/10.1007/s11457-017-9186-7>
- Londoño, W. (2014). Informe Del Programa De Arqueología Preventiva Del Proyecto De Reconstrucción Del Fuerte De La Libertad. Santa Catalina, Municipio De Providencia Departamento De San Andrés, Colombia. Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).
- Márquez, A. (2017). Memorias del mar: la conformación del territorio marítimo raizal de los Cayos del Norte del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, por

medio de la memoria y la historia oral. Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).

- Moreno, M. & Báez, V. (2021). Expedición Seaflower: El Paisaje Cultural Marítimo de Providencia y Santa Catalina. Resultados Preliminares. *Boletín Científico CIOH*, 40 (1). <https://doi.org/10.26640/22159045.2021.566>
- Palacio, L. (2016). Programa de arqueología preventiva – fases de prospección, monitoreo y salvamento – para la formulación del PMA en el marco del diseño y estudios técnicos para el proyecto de diseño arquitectónico de los enlaces peatonales de las murallas de Cartagena de Indias. Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).
- Palacio, L. & Del Cairo, C. (2019). Estudio arqueológico y formulación del Plan de Manejo Arqueológico en el marco del proyecto tendales en las baterías de Santiago y San Felipe en el corregimiento de Bocachica, Cartagena de Indias (departamento de Bolívar). Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).
- Parsons, J. (1985). San Andrés y Providencia. Una geografía histórica de las islas colombianas del Caribe. T. por M. F. A. Britton Ed.
- Péron, F., & Rieucan, J. (1996). La maritimé aujourd'hui. Editions L'Harmattan.
- Polo, J. (2005a). Contrabando y pacificación indígena en la frontera colombo-venezolana de La Guajira (1750-1820). *América Latina en la Historia Económica*.
- Polo, J. (2005b). Etnicidad, poder y negociación en la frontera Guajira, 1750-1820. Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).
- Rowland, D. (1935). Spanish Occupation of the Island of Old Providence, or Santa Catalina, 1641-1670. *The Hispanic American Historical Review*, 15 (3), 298-312
- Rubio-Ardanaz, J. (2010). Presentación: Las realidades marítimo-costeras como expresión de maritimidad y objeto de estudio antropológico. *Zainak*, 1 (33), *Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 9-24.
- Salazar, M. & Laurent, M. (2020). Guía Básica de Análisis de Fuentes Primarias. Lectura, Escritura y Oralidad es Español. Centro de Español. Universidad de Los Andes.
- Sánchez, M. (2020). Dispositivos de control implementados por la Corona Española en la prevención del contrabando indígena-europeo en Bahía Honda en La Guajira en el siglo XVIII. Proyecto de investigación final en curso. Programa de Arqueología. Universidad Externado de Colombia.

- Segovia, R. (1987) *Las fortificaciones de Cartagena de Indias: Estrategia e historia*. Bilineata Publishing & El Áncora Editores.
- Westerdahl, C. (1992). *The Maritime Cultural Landscape*. International Journal Of Nautical Archaeology And Underwater Exploration.
- Westerdahl, C. (2011). *The maritime cultural landscape*. The Oxford handbook of maritime archaeology. Oxford University Press.
- Zapatero, J. (1967). Fortalezas españolas en América: "Cartagena de Indias". *Revista Geográfica Española*.

ANEXOS

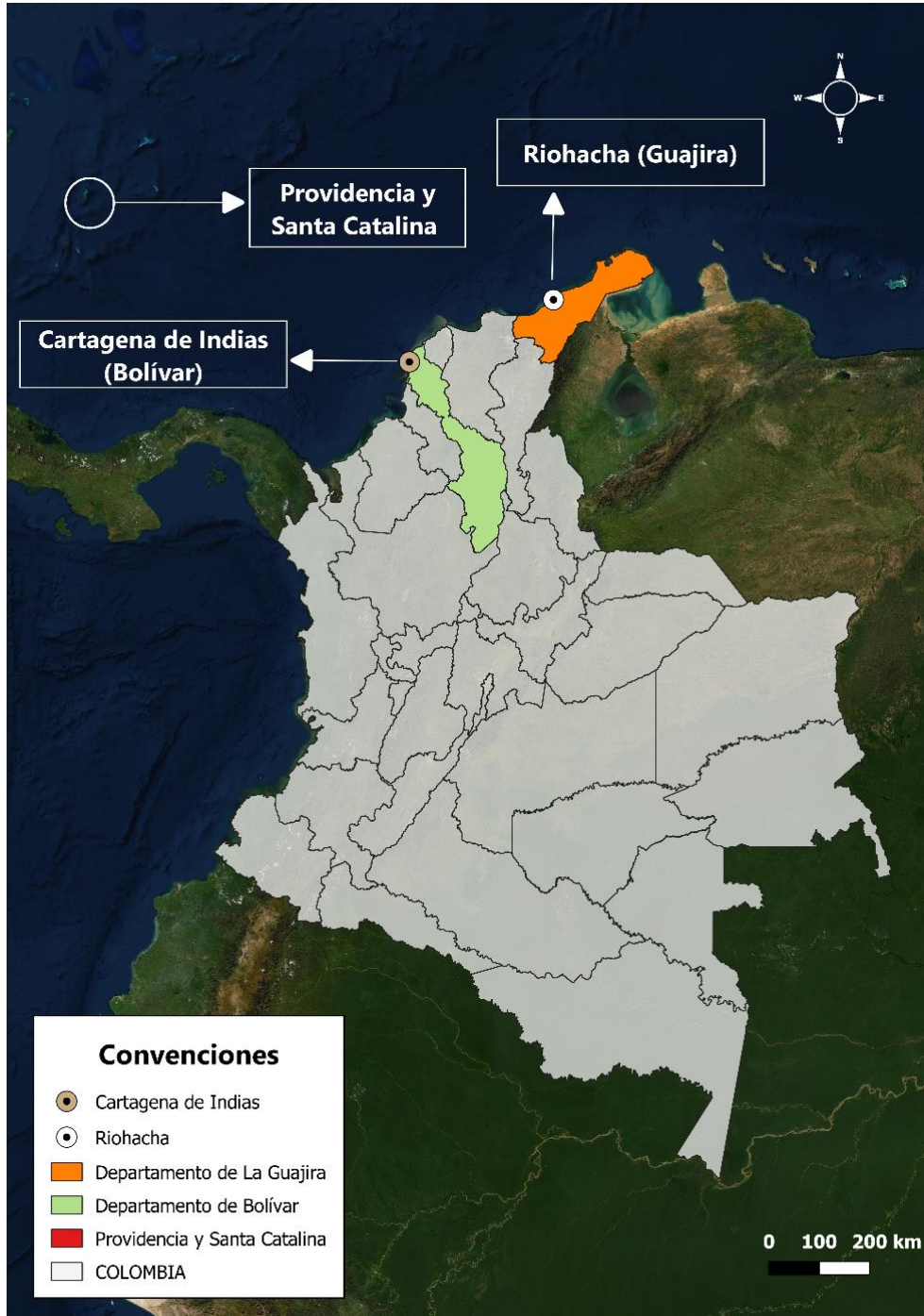
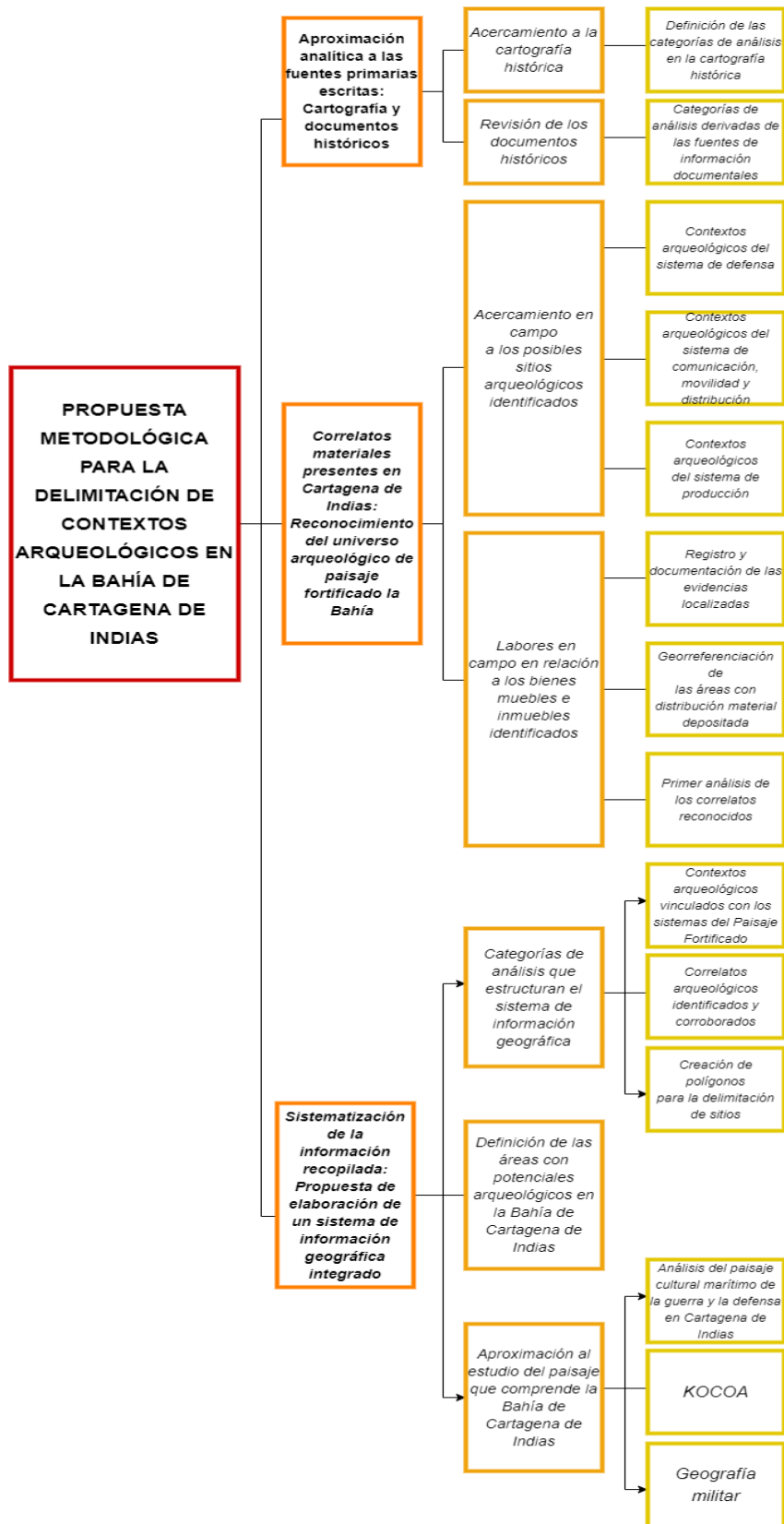
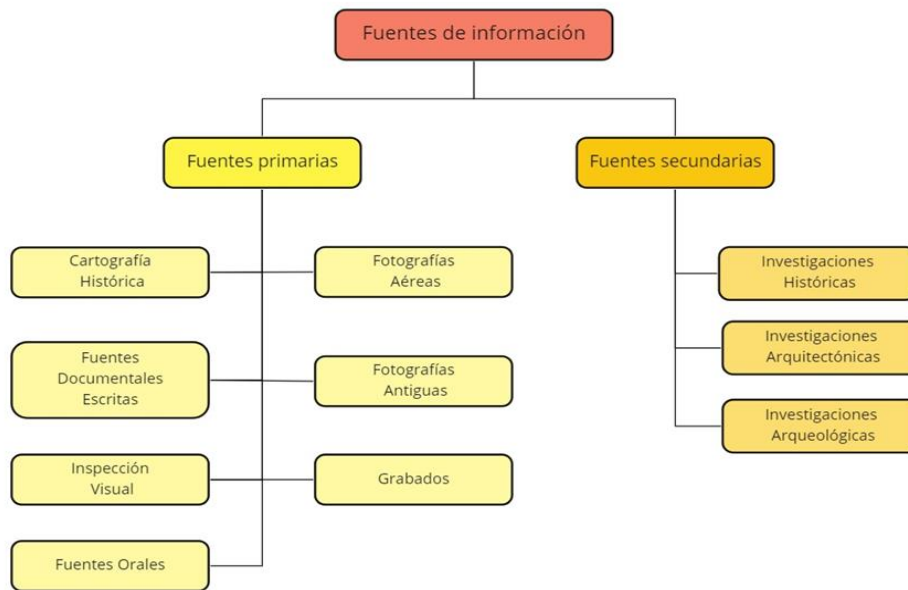


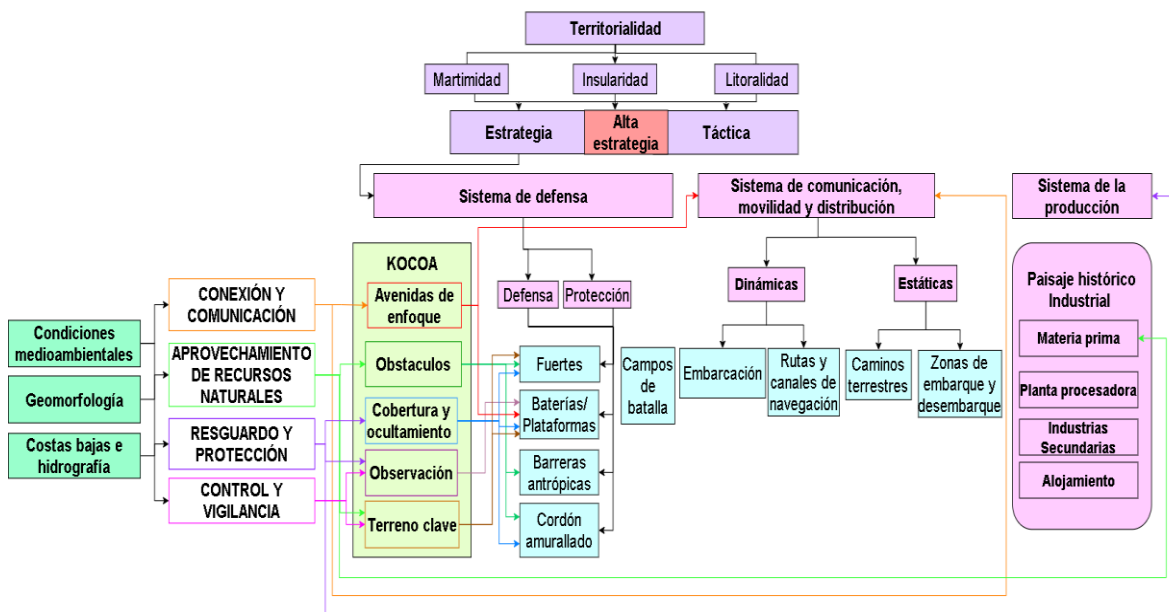
Figura 1. Localización de las áreas de estudio en el Caribe Colombiano donde se han adelantado aproximaciones arqueológicas interdisciplinarias en los años recientes por parte de los investigadores. Fuente: elaboración propia con apoyo de Juliana Quintero.



Cuadro 1. Propuesta metodológica para la delimitación e interpretación de yacimientos arqueológicos marítimos y costeros aplicada a la Bahía de Cartagena de Indias. Fuente: tomado de Del Cairo, 2020b.



Cuadro 2. Fuentes de información tanto primarias como secundarias consultadas y analizadas para la comprensión de los contextos arqueológicos identificados en las tres áreas de estudio. (Elaboración Propia).



Cuadro 3. Diagrama de categorías establecido para el marco interpretativo de la Bahía de Cartagena de Indias. Fuente: elaboración propia basado en la propuesta de Del Cairo et al. 2020b.

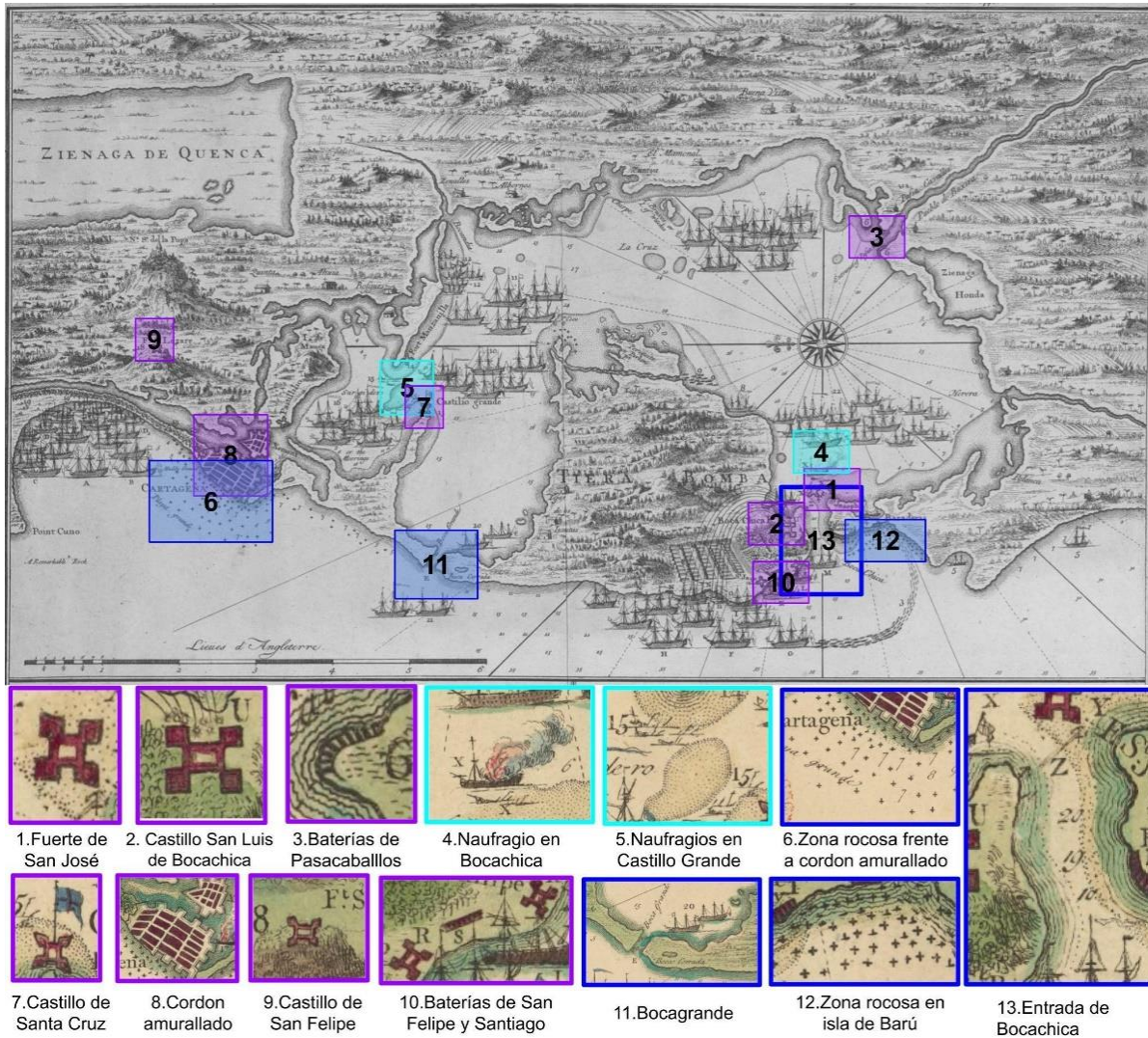


Figura 2. Elementos naturales y antrópicos que hicieron parte de la defensa del espacio náutico de Cartagena de Indias en el mapa “*Most humbly inscribed to the Rt. honble. sir Charles Wager, first lord commissioner of the Admiralty, this plan of the harbour, town and several forts of Cartagena*”, 1741 Rijksmuseum.

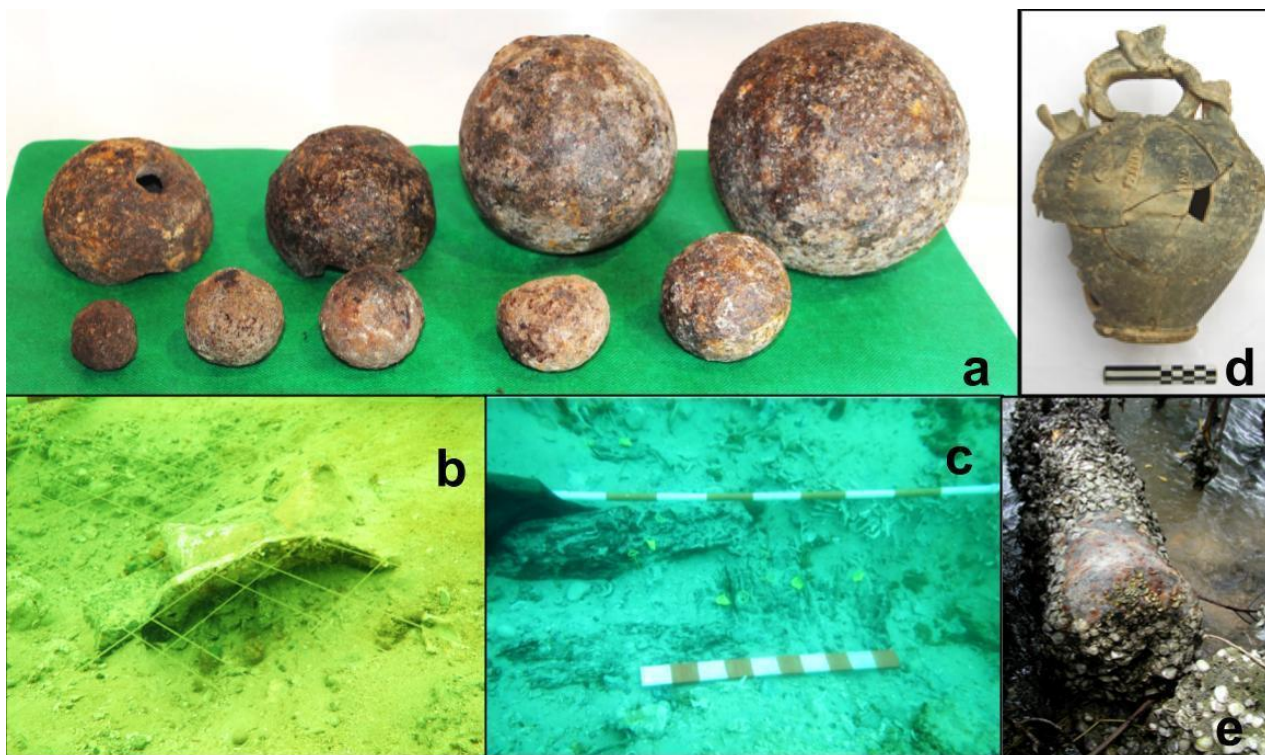


Figura 3. Algunas evidencias arqueológicas halladas en las investigaciones en Cartagena de Indias: a. Balas de diferentes calibres, Colección de Fuerte de San Fernando (propia); b. Imbornal encontrado en el contexto del naufragio San Felipe, Tomado de (Fundación Terra firme, 2017); c. Restos estructurales del naufragio San Felipe. Tomado de (Fundación Terra firme, 2017); d. Cerámica de la batería de San Felipe, Tomado de (Del Cairo, 2011a); e. Cañón sumergido de la batería de Santiago. Fuente: Del Cairo, 2011a.

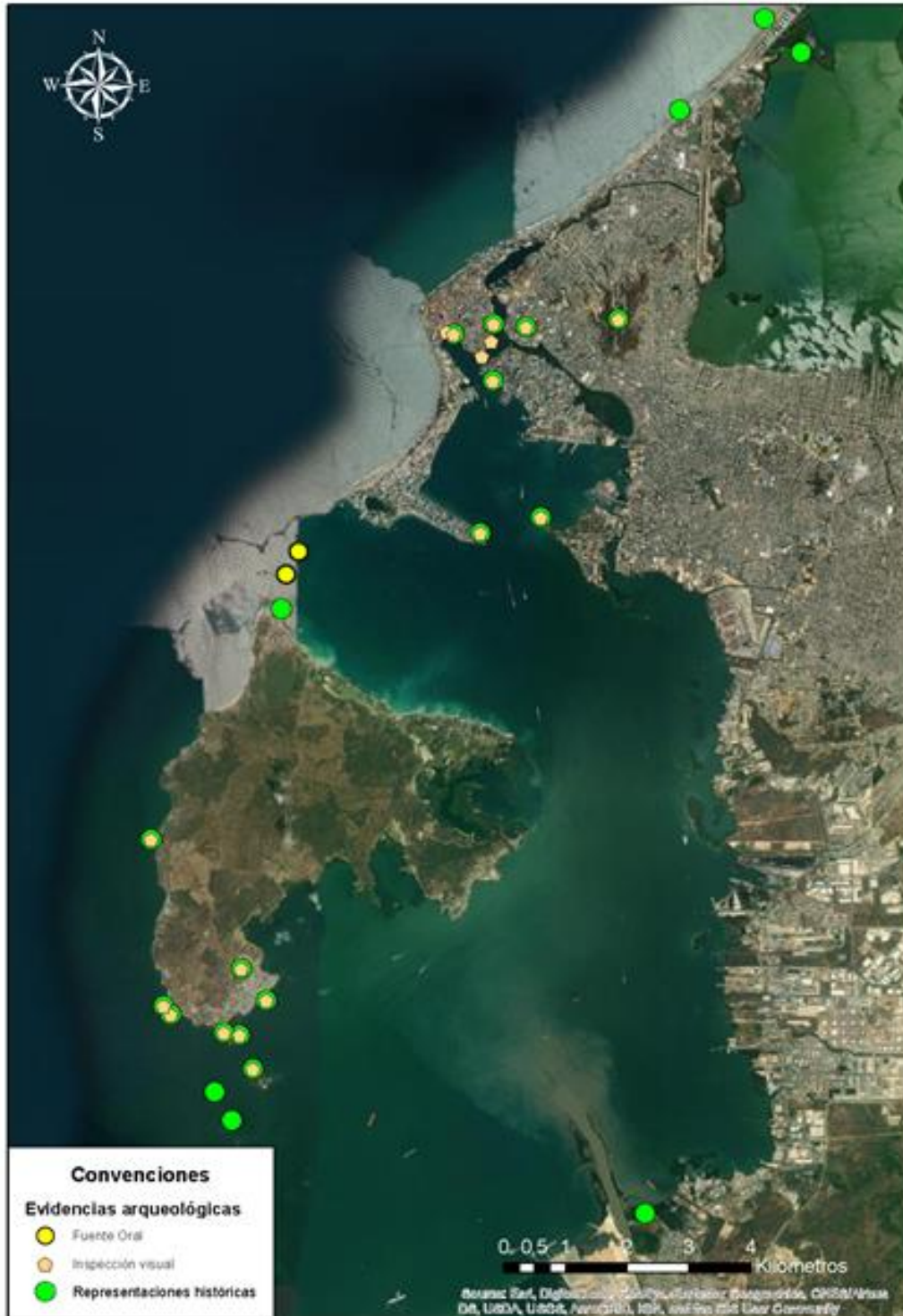
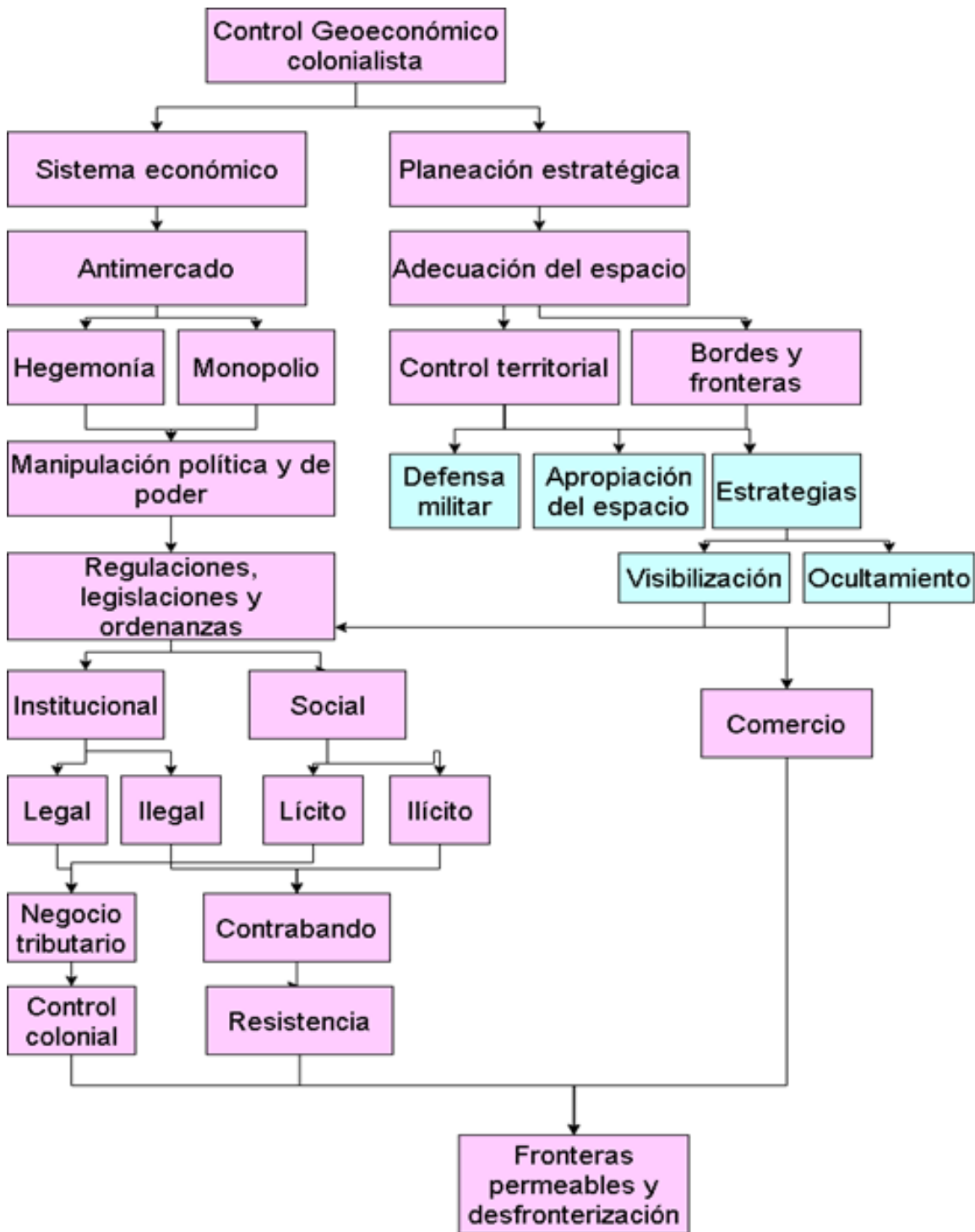


Figura 4. Georreferenciación de las fortificaciones asociadas al sistema defensivo de la Bahía de Cartagena de Indias en función de las fuentes de información consultadas (Elaboración Propia).



Cuadro 4. Diagrama de categorías constituido como marco interpretativo para la Península de La Guajira. (Elaboración Propia con apoyo de Alejandra Sánchez y Daniela Acosta).

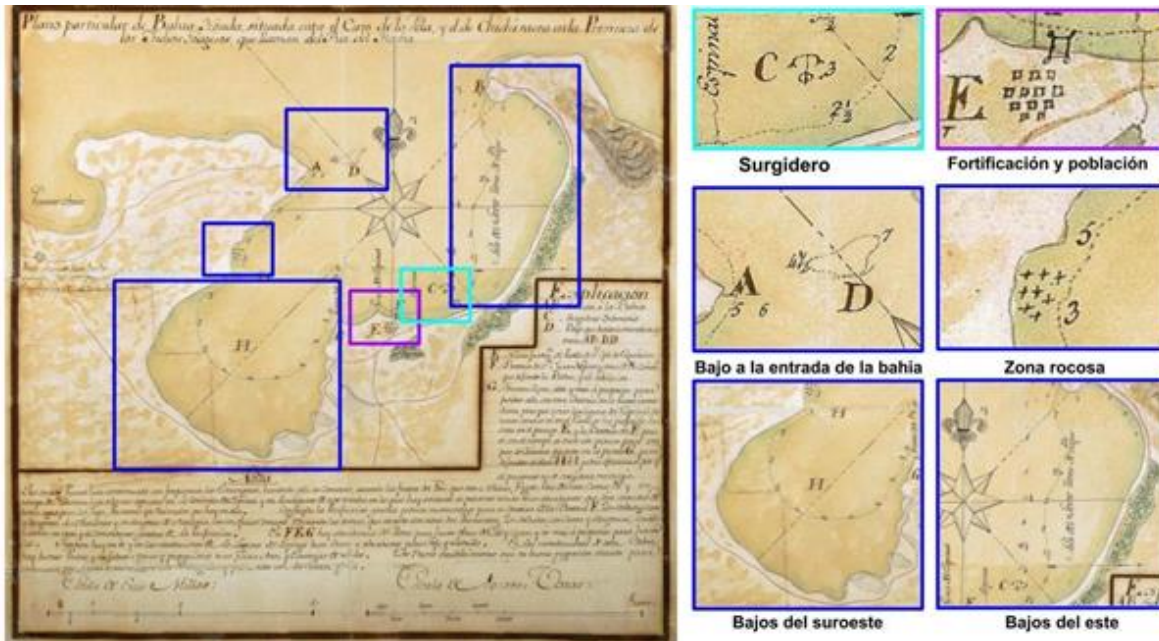
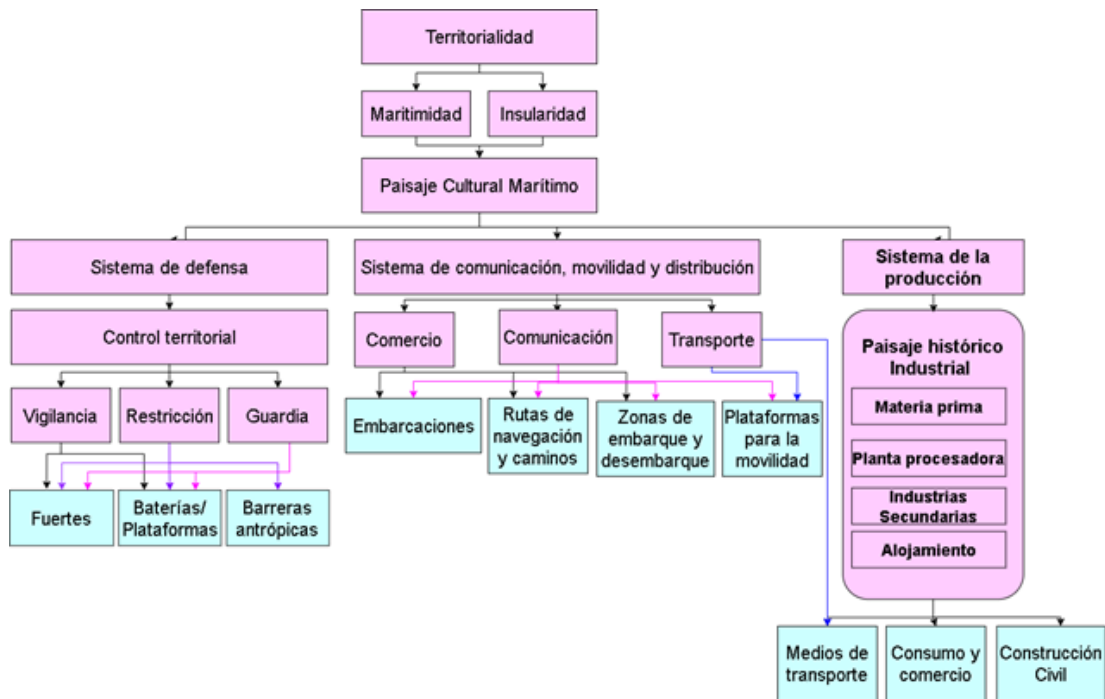


Figura 5. Elementos naturales y antrópicos que hicieron parte de la defensa del espacio náutico de Bahía Honda en el mapa “Plano particular de Bahía Honda, situado entre el Cabo de la Vela y el de Chichivacoa en la Provincia de los Yndios Goagiros, que llaman del Río del Hacha”. Fuente: AGI MP-PANAMA,183.



Figura 6. Ejercicios de registro, documentación y planimetría en restos arquitectónicos asociados a contextos coloniales localizados en la Alta Guajira, realizados en el marco de una salida de campo a la región con la asignatura “Arqueología de Colombia” del programa de Antropología de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Externado de Colombia. Fuente: propia.



Cuadro 5. Diagrama de categorías asociado al marco interpretativo de las Islas de Providencia y Santa Catalina. Fuente: elaboración propia.

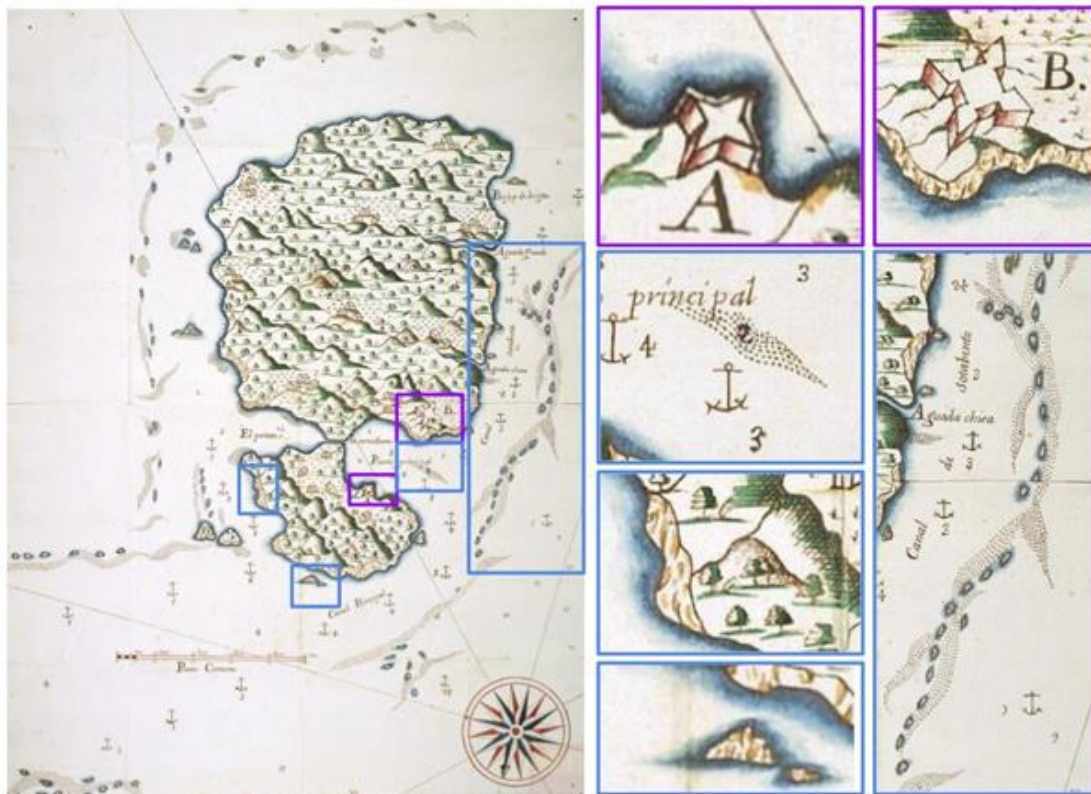


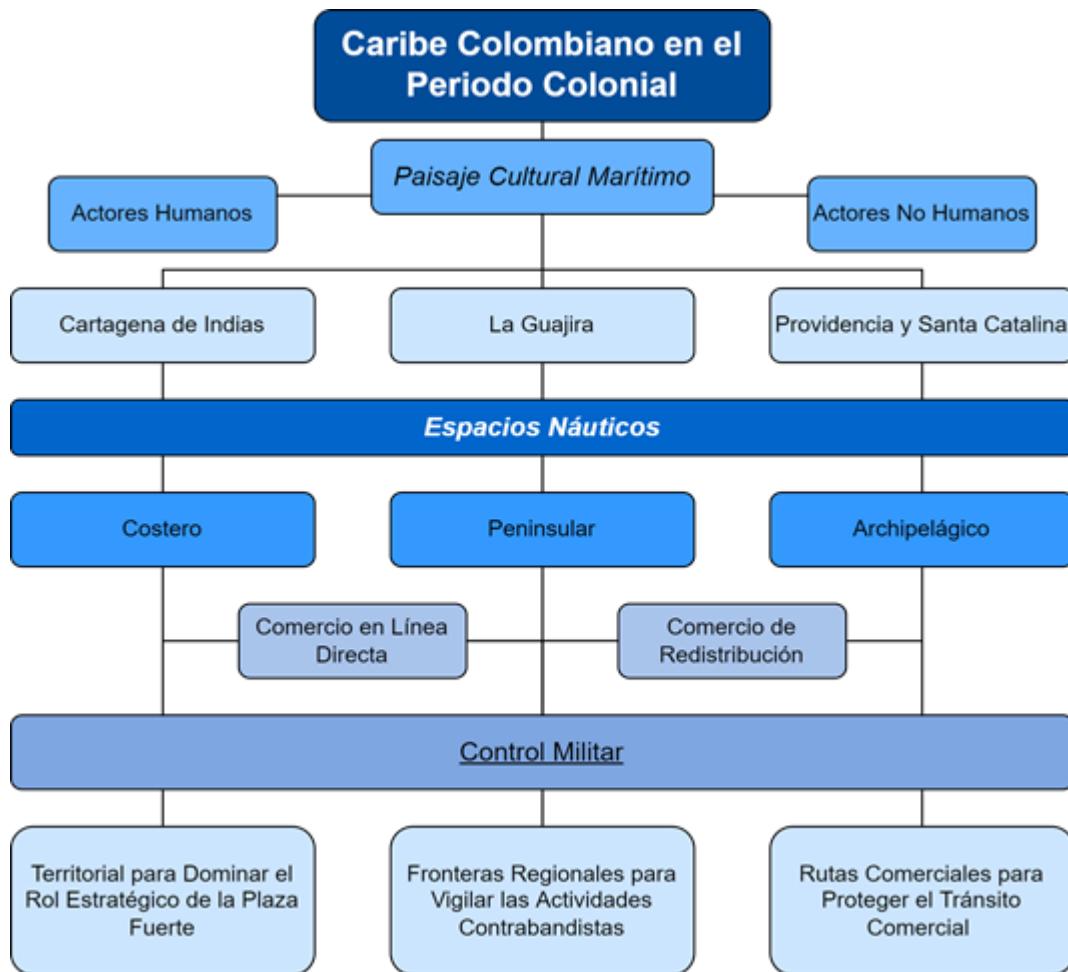
Figura 7. Elementos naturales y antrópicos que hicieron parte de la defensa del espacio náutico de las Islas de Providencia y Santa Catalina en el “Mapa de la isla de Santa Catalina”. Fuente: AGI MP-PANAMA,69.



Figura 8. Restos arqueológicos de fortificaciones y ocupaciones humanas a lo largo de la isla de Santa Catalina: Fuerte Warwick y posibles baterías militares aledañas. Fuente: Moreno & Báez, 2021.



Figura 9. Georreferenciación de los posibles contextos fortificados de Providencia y Santa Catalina a partir de las fuentes de información recopiladas. Fuente: elaboración propia.



Cuadro 6. Tipos de Espacios Náuticos, comercios y su correspondiente control y defensa en el Caribe Colombiano. Fuente: elaboración propia.

Conflicto de interés

Los autores declaran no tener conflicto de interés.

Información adicional

La correspondencia y las solicitudes de materiales de este escrito deben dirigirse al autor.

Las impresiones y la información sobre permisos están disponibles en el siguiente enlace:

https://www.revistas.up.ac.pa/index.php/contacto/acceso_reuso