

**EL CARIBE COLOMBIANO, EL CARIBE
Y EL GRAN CARIBE. LOS MARINEROS
COMO CREADORES DE UNA REGIÓN
TRANSIMPERIAL**

Ernesto Bassi

La Provincia tenía la autonomía de un mundo propio y una unidad cultural compacta...

Su comunicación era más fácil con el mundo que con el resto del país, pues su vida cotidiana se identificaba mejor con las Antillas por el tráfico fácil con Jamaica o Curazao... Del interior del país, que se cocinaba a fuego lento en su propia sopa, llegaba apenas el óxido del poder: las leyes, los impuestos, los soldados, las malas noticias incubadas a dos mil quinientos metros de altura y a ocho días de navegación por el río Magdalena...

Gabriel García Márquez, *Vivir para contarla*

Y también mi geografía original: el mapa del mundo dibujado para mi propio uso, no teñido con los colores arbitrarios de los hombres de ciencia, sino con la geometría de mi sangre derramada. Acepto (ese mapa).

Aimé Cesaire, *Notebook of a Return to My Native Land*

*De La Habana a Portobelo,
de Jamaica a Trinidad,
anda y anda el barco barco,
sin capitán.*

Nicolás Guillén, “Un son para niños antillanos”

Estas tres citas de grandes figuras de la literatura caribeña capturan la esencia del argumento que el presente capítulo desarrolla mediante la reconstrucción de las trayectorias de vida de un grupo de marineros que, entre finales del siglo XVIII y principios del XIX, dedicaron sus vidas a navegar el mar Caribe, cruzando constantemente fronteras políticas vagamente delimitadas por imperios europeos. La cita de García Márquez ilustra claramente una dualidad muy conocida por todos los que habitan los departamentos de la costa Caribe colombiana: la idea de que el Caribe colombiano se encuentra en cierta forma entre la nación colombiana y el Caribe o, mejor, la idea de una provincia —La Guajira— o una región —el Caribe colombiano— incómodamente incorporada al país al que pertenece y más estrechamente vinculada a lo que se suele llamar el Caribe o, con cada vez más frecuencia, el Gran Caribe. Aimé Cesaire hace posible introducir la idea de que la geografía o, en este caso, las regiones, pueden ser dibujadas o creadas o definidas de acuerdo

con diferentes variables (criterios ‘científicos’ —los colores arbitrarios de los hombres de ciencia— o con base en experiencias de vida —la sangre derramada—). Y “Un son para niños antillanos” captura perfectamente la sensación de movimiento, de circulación que hace parte fundamental del argumento de este capítulo; un argumento en torno a la idea de que las vidas itinerantes de los marineros sirven como criterio para descubrir o entender una región de la que hace parte el Caribe colombiano.

Este capítulo, por lo tanto, se vale de los marineros para extender una invitación a pensar al Caribe colombiano más allá de la nación colombiana; para entender al Caribe colombiano con base en sus vínculos históricos con las islas caribeñas, como componente fundamental de una región a la que es posible denominar el Gran Caribe transimperial. Lejos de verse como una crítica a los excelentes estudios que han pensado al Caribe dentro de la nación colombiana, esta exploración del Caribe colombiano, más allá del país del que hace parte hoy en día, debe interpretarse como una invitación a aproximarnos al pasado del Caribe colombiano —en este caso, finales del siglo XVIII y principios del XIX— reconociendo que para los habitantes de ese pasado la pertenencia a la nación colombiana no era un hecho dado¹. O dicho de otra forma, y a manera de pregunta, si las vidas marineras a las que me referiré en este capítulo transcurrieron en un período en el que la nación colombiana no existía aún o apenas empezaba su existencia, ¿qué región habitaban tanto dichos marineros como muchos otros habitantes de lo que hoy denominamos el Caribe colombiano? La respuesta es que habitaban varias regiones, una de las cuales es la que aquí denomino el Gran Caribe transimperial.

La llegada de Pedro Pérez Prieto, capitán de la goleta *San Fernando*, al puerto de Santa Marta a finales de septiembre de 1791, ofrece un buen punto para entender la forma en que los marineros, con su constante movilidad a través de fronteras políticas, contribuían al flujo de información que posibilitaba la configuración de un espacio regional transimperial. El 23 de septiembre, aproximadamente un mes después del inicio de la Revolución de Haití, Pérez Prieto, en desarrollo del procedimiento rutinario denominado *visita de entrada* a que eran sometidos todos los barcos que llegaban a los puertos del Virreinato de la Nueva Granada, comunicó al gobernador José de Astigárraga que una goleta francesa con la cual se había topado en su navegación le había

¹ Para un excelente ejemplo de estudios que han interpretado al Caribe colombiano dentro de la nación colombiana, véase los ensayos compilados en Alberto Abello Vives (2006).

informado que “los negros y mulatos [del Santo Domingo francés], ayudados por algunos pobladores blancos, habían iniciado un levantamiento y habían matado a todos los habitantes blancos de setenta y cinco plantaciones”. Con base en el reporte de Pérez Prieto, Astigárraga inició los preparativos para lo que en su opinión, dada la cercanía entre el Santo Domingo francés y Santa Marta, podía llevar a un significativo influjo de refugiados de la colonia francesa en el Caribe².

Intercambios como este permitían a los habitantes del Caribe enterarse de lo que sucedía en islas, costas y continentes separados por el mar, pero unidos por redes de comunicaciones tejidas por marineros de todas las naciones. Con base en la reconstrucción de las trayectorias de navegación de dos marineros (el capitán Juan Guardiola y el marinero ordinario Juan Estevan Rodríguez), quienes entre las décadas de 1780 y la de 1810 navegaron las aguas del Caribe, este capítulo plantea que la circulación de personas e información hizo posible el surgimiento y la consolidación del Gran Caribe transimperial. Los marineros, en resumen, aparecen como los principales agentes creadores de región.

El capítulo está organizado en tres secciones. La primera presenta un breve análisis en torno a la naturaleza problemática de las regiones, incluyendo el Caribe, y plantea la necesidad de entender las regiones como geografías vividas. La segunda describe las trayectorias de un capitán —Juan Guardiola— y un marinero —Juan Estevan Rodríguez— como ejemplos de la forma como las experiencias de vida de capitanes y marineros contribuían a la configuración, no solo de una región, sino de una unidad de análisis geográfico que puede servir de marco para aproximarnos al estudio del Caribe de finales del siglo XVIII y principios del XIX. La tercera sección provee una breve caracterización del Gran Caribe transimperial como región en la cual el mar, lejos de ser un simple intervalo entre lugares, constituye un componente fundamental de lo que puede denominarse un *territorio acuoso*.

1. EL PROBLEMA DE LAS REGIONES

Pese a su amplia utilización, ‘región’ continúa siendo un término problemático. Prueba de ello es el hecho de que con él se denominen espacios subnacionales —como el Caribe colombiano— y supranacionales (como el Gran

² Archivo General de la Nación, Colombia (AGNC), Archivo Anexo I (AAI), Gobierno, 13, 463-469.

Caribe)³. En cualquiera de estas dos versiones, una región, tal como recientemente lo planteó el historiador Michael Goebel, es definida con referencia “a lo que no es: una nación” (Goebel, 2013, p. 45).

Las regiones —tal como los Estados nación y los imperios— ocupan un espacio geográfico. Pese a ello (a diferencia de lo que sucede con los Estados nación e imperios), suele ser difícil determinar con precisión la ubicación y extensión de una región. Incluso en el caso de denominaciones regionales usadas comúnmente (el Sureste en Inglaterra, el Sur en los Estados Unidos, el Bajío en México, el Sureste Asiático, Latinoamérica, el Atlántico), “es muy difícil decir de manera precisa donde se encuentran los bordes de una región”⁴. Las regiones son ‘elusivas’ y ‘borrosas’; son, como lo planteó Eric van Young, “difíciles de describir, pero las reconocemos cuando las vemos” (Van Young, 2012, pp. 167-172; Goebel, 2013, p. 45). Su carácter elusivo y borroso debe ser tenido en cuenta (y aceptado y respetado) por los historiadores interesados en entender la región.

En este capítulo, siguiendo los planteamientos de geógrafos como John Allen, Doreen Massey y Allan Cochrane, y teóricos críticos como Michel de Certeau, me propongo conceptualizar una región (el Gran Caribe transimperial) como una unidad espacial sin límites definidos que se construye y reconstruye a través de interacciones sociales cotidianas. Fijar límites a este tipo de construcciones geográficas ‘violentaría’ la idea de una conceptualización dinámica de las regiones que permite a estas unidades espaciales ser maleables y estar permanentemente en proceso de creación (Allen, Massey y Cochrane, 1998, p. 54; Massey, 2005, p. 9; De Certeau, 1984); véase también: Horton y Kraftl (2014, pp. 181-199).

Pensar las regiones en estos términos conlleva una serie de problemas asociados con la necesidad de hacer comprensible y visible geográficamente una región cuya configuración no se alinea con lo que Neil Smith y Ann Godlewska (1994, pp. 7-8) han llamado nuestra “conciencia planetaria europea”. Según dichos autores, esa forma de entender la geografía planetaria, al privilegiar las geografías políticas (repúblicas, imperios), impide la visualización y entendimiento de otras unidades geográficas igualmente coherentes —al menos para quienes las experimentaban— aunque menos

³ Para usos subnacionales, véase Celia Applegate (1999), Eric van Young (2012) y Nancy Appelbaum (2007). Para usos supranacionales, véase Michael Goebel (2013), Sebastian Conrad y Prasenjit Duara (2013), Anthony Reid (1988-1993), Karen Wigen y Michael Lewis (1997).

⁴ En su estudio de la configuración regional subnacional conocida en el Reino Unido como el Sureste (the South East), John Allen, Doreen Massey y Allan Cochrane plantean la necesidad de entender las regiones en términos de espacio-tiempo. Para ellos, la pregunta “¿dónde queda el sureste?” es tan relevante como preguntar “¿cuándo es el sureste?” (Allen, Massey y Cochrane, 1998, p. 50).

claramente demarcadas. El problema, tal como lo define Fernando Coronil, consiste en la “ausencia de una taxonomía alternativa” que nos permita identificar y nombrar unidades geográficas que enmarcaban experiencias de vida pero no contaron con los sofisticados mecanismos que permitieron a imperios y Estados nación ocupar un espacio central en la imaginación histórica (Coronil, 1996)⁵. Después de todo, las regiones, a diferencia de los imperios y los Estados nación, no suelen contar con las burocracias administrativas, las ideologías nacionalistas y sus respectivos discursos, las agendas políticas, ni otros aparatos propagandísticos que otorgan a las geografías políticas *visibilidad archivística* y la capacidad de perdurar en la memoria colectiva (Zahra, 2010, pp. 96-97; Smith y Godlewska, 1994, p. 8)⁶. Ante la ausencia de este aparato sofisticado que, repetido generación tras generación, permite sentir orgullo nacional y fervor nacionalista, ¿cómo pueden ser imaginadas y visibilizadas las regiones (en particular aquellas construidas *desde abajo*)?

En este capítulo quiero plantear el ser posible entender la movilidad como criterio fundamental para iluminar configuraciones regionales y comunidades que tienden a ser invisibles a los ojos entrenados al buscar “comunidades imaginadas” construidas en torno a unidades lingüísticas, religiosas o étnicas, el peso de las burocracias imperiales y la marca indeleble de narrativas patrióticas, representaciones cartográficas y otros artefactos culturales creadores de nación. Estudios recientes sobre las relaciones entre diferentes grupos indígenas de Norteamérica y entre estos grupos y los colonizadores europeos en el territorio que eventualmente se convirtió en los Estados Unidos, han hecho énfasis en el papel de la movilidad en la configuración de espacios geográficos que no coinciden con las geografías políticas pactadas por los imperios europeos. Jon Parmenter (2010, p. xii), por ejemplo, plantea que “la movilidad espacial representaba la expresión geográfica de prioridades sociales, políticas y económicas de los iroquois”; dicha movilidad, a su vez, constituyó la base sobre la cual se configuró un espacio geográfico maleable al que Parmenter denomina Iroquoia. De manera similar, Pekka Hämäläinen (2008) demuestra cómo la movilidad permitió a los comanches crear lo que él llama el “Imperio comanche”, una entidad ilimitada asociada, de forma no claramente delimitada, con una ubicación física. Alejandra Dubcovsky (2012, pp. 489-513) y Karl Offen (2007, pp. 254-282) plantean argumentos similares basados en la movilidad y las redes de información de los creek en Florida (Dubcovsky) y las prácticas espaciales de los miskitos en Centroamérica (Offen). Los marineros, en su

⁵ Para una articulación similar del problema de la ausencia de un lenguaje capaz de capturar solidaridades y lealtades que van más allá de la nación, véase Appadurai (1993, pp. 411, 418).

⁶ Para la visibilidad y, aún más importante, la invisibilidad en el archivo, ver Trouillot (1995).

condición de actores móviles por excelencia, permiten entender el papel de la movilidad en la construcción del Gran Caribe transimperial. Su movilidad, que puede entenderse como un cotidiano y permanente proceso de circulación consistente en repetir de forma indefinida el proceso de ir y venir de un puerto a otro, no solo marca claramente lo que Michel de Certeau denomina una “forma de habitar el mundo”, sino que llena de significado —y por lo tanto de historia— al mar, las costas e islas que los marineros frecuentaban⁷. La reconstrucción de las vidas o trayectorias profesionales de un capitán (Juan Guardiola) y un marinero común (Juan Estevan Rodríguez) me servirá de ejemplo para mostrar la forma como los marineros crearon el espacio regional al que denomino el Gran Caribe transimperial.

Antes de pasar a las vidas de los marineros, es importante hacer una aclaración en torno a mi uso del término Gran Caribe transimperial con relación a otras definiciones de lo que constituye el Caribe. La idea no es plantear que el Gran Caribe transimperial constituye un marco geográfico inherentemente mejor que otros, sino afirmar que el uso del Gran Caribe transimperial como marco geográfico permite apreciar una serie de interacciones sociales imposibles de apreciar si aceptamos definiciones del Caribe que tienden a crear una barrera artificial entre las costas del continente y las islas del Caribe.

Definir el Caribe constituye una especie de rito de iniciación para los caribeñistas. Siguiendo las huellas de Sidney Mintz, innumerables caribeñistas nos han dado una variedad de respuestas a la pregunta “¿qué es el Caribe?”⁸. Haciendo énfasis en el papel central de las plantaciones como factor unificador, Mintz, Antonio Benítez-Rojo, Franklin Knight y muchos otros han definido el Caribe como un ‘espacio social’ caracterizado por una historia de colonialismo europeo que incluyó la rápida erradicación de la población nativa de la zona, el desarrollo de unidades de producción agrícolas orientadas a la exportación, la introducción masiva de poblaciones extranjeras (esclavos africanos y culíes asiáticos), la persistencia del colonialismo y el surgimiento de lo que Knight ha llamado un “nacionalismo fragmentado” (Mintz, 1971, pp. 17-46; Benítez-Rojo, 1992, pp. 33-81; Knight, 1978). El resultado de esta caracterización, visualizado en un mapa, es un espacio geográfico que abarca Cuba, La Española (Haití y República Dominicana), Jamaica, Puerto Rico, las Bahamas, las Antillas Menores, Belice y las Guayanas. A las costas caribeñas

⁷ Algunas de las fuentes que informan mi conceptualización —y mi lenguaje— en cuanto se refiere a circulación, configuraciones regionales, interacciones cotidianas y el mar, incluyen a Markovits, Pouchepadass y Subrahmanyam (2003, p. 3), Gil y Nugent (1994); De Certeau (1984), Denning (2004, pp. 13-35), Hau’ofa (2008, pp. 27-40), Gillis (2004) y Steinberg (2013).

⁸ Para algunos resúmenes de las definiciones y los debates en torno a la pregunta, véase Bassi (2009, pp. 11-24), Grafenstein (1997, pp. 21-29) y Giovannetti (2013, pp. 74-87).

del continente, de acuerdo con esta definición, se les niega su pertenencia al Caribe.

Los esfuerzos para entender el Caribe más allá de la plantación han permitido a algunos historiadores visualizar la región como un Gran Caribe. La idea de un Gran Caribe, que se extiende más allá de las islas y alcanza el continente, ha venido ganando fuerza en los últimos años y la utilización del término se ha vuelto frecuente en la historiografía reciente tanto en inglés como en español⁹. Haciendo énfasis en factores ambientales, Stuart Schwartz, Matthew Mulcahy y Sherry Johnson han demostrado que los huracanes pueden funcionar como productores de región; en sus estudios, un fenómeno natural —los huracanes— da coherencia a un espacio geográfico que nos obliga a reconsiderar el tamaño y los límites del Caribe. Su Gran Caribe es una región definida por la naturaleza, es una región que está ahí. Los humanos no la crean; se adaptan a ella (Schwartz, 2015; Mulcahy, 2006; Johnson, 2011). Dando un poco más de poder creativo a los humanos, John McNeill combina contextos ecológicos y actividad humana para mostrar cómo los seres humanos, en su capacidad como agentes de cambio ambiental, convirtieron lo que ya era un lugar ideal para la incubación de los mosquitos que cargan y transmiten malaria y fiebre amarilla, en un lugar mejorado de cría y alimentación donde estos mosquitos podían prosperar. De acuerdo con McNeill, entonces, los mosquitos portadores de malaria y fiebre amarilla, ayudados por la deforestación producida por los humanos, dieron sentido a un espacio geográfico que abarcaba “las costas de Sur, Centro y Norteamérica en el Atlántico, y las islas del Caribe, que en el curso de los siglos XVII y XVIII se convirtieron en zonas de plantación” (McNeill, 2010, p. 2). Este Gran Caribe, a diferencia del de Schwartz, Mulcahy y Johnson, no estaba simplemente allí para que los humanos se adaptasen a él, sino que surgió como una consecuencia no deseada de la actividad humana en un área que compartía ciertos rasgos ecológicos. De la misma forma en que los huracanes y ciertos mosquitos funcionan como creadores o definidores de región, mi planteamiento presenta a los marineros y sus vidas itinerantes como variable fundamental en la constitución del espacio geográfico gran Caribeño.

⁹ Entre los estudios recientes en inglés que adoptan el término y la perspectiva, vale la pena destacar: Schwartz (2015), Mulcahy (2006), McNeill (2010), Gaspar y Geggus (1997). Algunos de los estudios en español que han usado el término y adoptado la perspectiva geográfica más amplia incluyen a De León (2002) y Pérez (2012).

2. MARINEROS, INFORMACIÓN Y LA CREACIÓN DEL GRAN CARIBE TRANSIMPERIAL

En su estudio sobre el papel de marineros y esclavos en la difusión de actividades revolucionarias en el mundo atlántico, Peter Linebaugh y Marcus Rediker presentan a los marineros del siglo XVIII como “un vector de la revolución que se esparcía desde Norteamérica en dirección sur hacia el Caribe”. *La hidra de la revolución* muestra la forma en que los marineros, gracias a su “contacto con esclavos en las ciudades portuarias del Caribe inglés, francés, español y holandés”, reunían y transmitían “información... sobre revueltas de esclavos, abolición y revoluciones” (Linebaugh y Rediker, 2000, p. 241; véase también, Scott, 1986). Su papel como transmisores de información no se limitaba a difundir ideas y planes revolucionarios. Sus contactos tampoco estaban limitados a la población esclava. Tanto en altamar como en tierra, capitanes y marineros comunes también entraban en contacto con autoridades coloniales, comerciantes, indígenas y muchos otros habitantes del Caribe. A través de estos contactos los marineros obtenían y transmitían información sobre el acontecer europeo, potenciales invasiones de territorios caribeños, alianzas imperiales y muchos otros detalles de interés a las autoridades coloniales y el público interesado en el devenir geopolítico del mundo atlántico. La difusión de esta información posibilitaba el surgimiento de una forma común de experimentar e interpretar el mundo, compartida por todos aquellos que habitaban un espacio que se extendía más allá de las islas y costas bañadas por el mar Caribe. En resumen, la movilidad de los marineros y el flujo de información que sus vidas móviles hacía posible, producían una región de fronteras vagamente delimitadas a la que denomino el Gran Caribe transimperial¹⁰. Juan Guardiola, capitán, y Juan Estevan Rodríguez, marinero común, se presentan como ejemplos de la forma en que las experiencias de los marineros contribuían a la configuración de este espacio geográfico.

2.1. JUAN GUARDIOLA, CAPITÁN

Juan Guardiola conocía en detalle la geografía del Caribe, especialmente las costas y aguas de lo que puede denominarse el Caribe Sur. Entre 1793 y 1808 —y probablemente algunos años antes y después— Guardiola fue capitán de al menos seis goletas, en las cuales navegó el Caribe frecuentando los puertos de Cartagena, Portobelo, Riohacha y Kingston. En ocasiones, como en 1800, cuando navegó el Caribe como capitán de la goleta *Nuestra Señora*

¹⁰ Para la idea del espacio como “producido”, véase Lefebvre (1991) y Smith (1984).

de los Dolores, además frecuentó Curazao y Santo Domingo (Mapa 1). Tal como Guardiola, Pedro Corrales, Jacinto Ruano y muchos otros capitanes conectaban de manera frecuente territorios caribeños pertenecientes a varias potencias coloniales. Sus trayectorias de navegación revelan la forma como las condiciones geopolíticas, la legislación comercial y las necesidades locales favorecían la configuración del Gran Caribe transimperial.

Durante la década de 1780, guiadas principalmente por la necesidad de suplir las expediciones que debían conquistar a los indígenas del Darién, las autoridades españolas abrieron Cartagena al comercio con neutrales. Durante la segunda mitad de dicha década los permisos para comerciar con neutrales produjeron un constante cruce de fronteras políticas que llevó a muchos capitanes a circular casi sin restricciones entre puertos caribeños controlados por las potencias europeas. Si bien el estallido de las guerras asociadas con la Revolución francesa, la guerra de 1796-1808 entre ingleses y españoles y las guerras napoleónicas restringieron las redes comerciales existentes durante 1780-1789, la trayectoria de Juan Guardiola demuestra que los capitanes del Caribe continuaron conectando a los puertos de la Nueva Granada con puertos extranjeros. El cambiante paisaje geopolítico del Caribe, sumado a la exitosa implementación del sistema británico de puertos libres y los continuos permisos dados por autoridades españolas para comerciar con neutrales, resultaron en el posicionamiento de Kingston como ‘emporio’ de los territorios del circun-Caribe español (Depons, 1807, p. 127). Para Guardiola y muchos otros capitanes. Kingston era el centro en torno al cual gravitaban sus goletas y balandras. La importancia de Kingston en las geografías personales de un amplio número de capitanes y el permanente cruce de fronteras políticas, característico de la vida de estos capitanes, permite concluir que, hacia finales del siglo XVIII, el Caribe se estaba convirtiendo en una especie de área de libre comercio dominada por los ingleses.

Sin embargo, esta hegemonía comercial inglesa no debe malinterpretarse como un monopolio comercial inglés. Los viajes de Jacinto Ruano, Pedro Corrales y otros revelan que los puertos del Caribe francés, holandés y danés mantuvieron cierta capacidad para retar el dominio comercial inglés. Además, a partir de su independencia, los Estados Unidos también empezaron a posicionarse como actores comerciales importantes.

Colectivamente, las trayectorias de Guardiola y muchos otros capitanes hicieron de los capitanes los principales actores en la configuración de una geografía transimperial que, tal como lo planteó Doreen Massey, estaba “siempre en construcción” (Massey, 2005, p. 9). Sus múltiples viajes, además, permitieron a Guardiola y a un gran número de capitanes obtener y transmitir información que, difundida entre un número amplio de habitantes, permitió a

muchos, cuyas vidas no se caracterizaban por la movilidad geográfica, vivir e interpretar el mundo en que vivían dentro del marco geográfico maleable del Gran Caribe transimperial. El mundo caribeño de navegantes y creadores de región también incluía capitanes que supuestamente trabajaban como espías al servicio de Inglaterra, aventureros ingleses que juraban lealtad al imperio español y un buen número de marineros comunes empleados en barcos de guerra, veleros comerciales y corsarios insurgentes. Tal como los capitanes, estos marineros del común absorbían y transmitían información que convertía al Gran Caribe transimperial en una realidad vivida. Juan Estevan Rodríguez, marinero negro capturado a bordo de la goleta *Altagracia*, sirve como ejemplo del tipo de vida que llevaban los marineros del Gran Caribe transimperial.

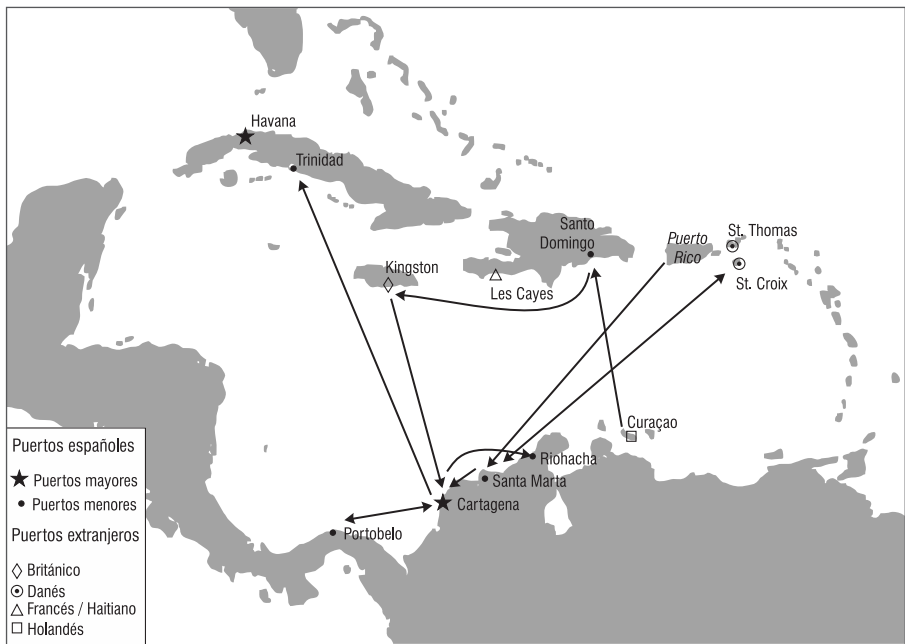
2.2. JUAN ESTEVAN RODRÍGUEZ, MARINERO

Entre 1811 y 1815 un buen número de marineros de todos los colores y naciones constituía la mayor parte de los navegantes a bordo de goletas que navegaban el Caribe ondeando la bandera de la joven, y en últimas efímera, República de Cartagena. Al igual que los capitanes, los marineros del común pasaban sus vidas navegando de puerto en puerto, constantemente cruzando fronteras políticas y conectando territorios que, por pertenecer a diversos imperios, los historiadores han tendido a considerar como desconectados¹¹. Al igual que los capitanes, los marineros del común encontraban múltiples oportunidades para compartir información obtenida a bordo de los muchos barcos en los que desempeñaban todo tipo de labores. Si bien la mayor parte de las conversaciones mediante las cuales los marineros transmitían información sobre el acontecer geopolítico de los puertos que visitaban nunca fue registrada y, por tanto, se mantiene inaccesible para los historiadores, es importante resaltar que, en numerosas ocasiones, a consecuencia de la captura de los barcos en los que navegaban, bastantes marineros se vieron forzados a compartir con autoridades coloniales sus historias de movilidad, cruce de fronteras y creación de región.

Una de esas historias, la del marinero negro Juan Estevan Rodríguez (Mapa 2), me permite ilustrar la forma como los marineros se convertían en actores importantes en la configuración de un Gran Caribe transimperial. La historia de Juan Estevan Rodríguez se hace visible gracias a la captura, por parte de autoridades españolas, del *Altagracia*, buque corsario en el que

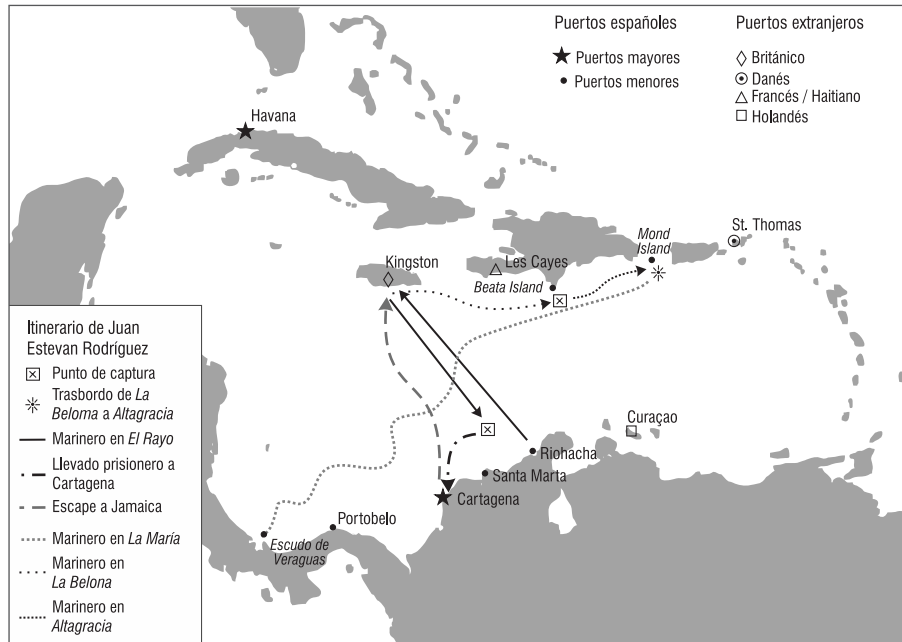
¹¹ Para una crítica de la tendencia a interpretar las diferentes esferas imperiales como desconectadas, véase Hancock (2009).

MAPA 1. EL GRAN CARIBE TRANSIMPERIAL DE JUAN GUARDIOLA



Fuente: tomado y adaptado de Bassi (2016, pág. 59).

MAPA 2. EL GRAN CARIBE TRANSIMPERIAL DE JUAN ESTEVAN RODRÍGUEZ



Fuente: tomado y adaptado de Bassi (2016, pág. 68).

navegaba, cerca de las costas de Portobelo. Juan Estevan, juzgado y posteriormente absuelto como corsario al servicio de la República de Cartagena, inició su declaración ante las autoridades españolas el 20 de febrero de 1815. Su historia, más allá de hacer visible el constante movimiento a través de fronteras políticas que caracterizaba la vida de los marineros caribeños, revela la inestabilidad y las amenazas cotidianas que marcaban la existencia en el Gran Caribe transimperial¹².

Nacido en Ocumare, Venezuela, Juan Estevan declaró ser chocolatero, oficio que había aprendido al otro lado del Atlántico, en Cataluña. Luego de su regreso a las Américas (“hace doce años”), debido a las dificultades para ejercer su profesión se había empleado “como marinero al servicio de varios buques”. Cerca de dos años antes de presentar su declaración ante las autoridades españolas en Portobelo, Juan Estevan trabajaba como marinero a bordo del bergantín español *El Rayo*, el cual transportaba mulas de Riohacha a Jamaica. Juan Estevan no especificó las fechas de ninguno de los incidentes que narra en su declaración. Más allá de afirmar que regresó a las Américas desde España “hace doce años”, se mantuvo ambiguo acerca de cuándo sucedieron los eventos que narra en su declaración. Basado en el tiempo que pasó como prisionero en Cartagena —seis meses— y el tiempo que pasó a bordo del *Altagracia* (cinco meses), está claro que había pasado más de un año —tal vez dos, dado que antes de zarpar en el *Altagracia* había navegado en *La Belona*, y otros barcos españoles, y también había escapado de Cartagena a Jamaica— como marinero en *El Rayo*. A su regreso de Jamaica, *El Rayo* fue atacado y capturado por una cañonera de Cartagena, a donde Juan Estevan fue llevado, hecho prisionero y obligado a trabajar “por seis meses barriendo las calles atado a una cadena”. Luego de seis meses prisionero en Cartagena, Juan Estevan logró escapar y huyó a Jamaica, donde nuevamente se enlistó como marinero, esta vez a bordo de la goleta española *La María*. Desde Jamaica *La María* zarpó en dirección este hacia Puerto Rico y, poco después de su partida, cerca “de la isla Beata, al frente de Santo Domingo”, fue hecha presa por la goleta insurgente cartagenera *La Belona*. A bordo de *La Belona*, dado que “algunos [de sus tripulantes] sabían que había escapado de prisión”, Juan Estevan enfrentó un dilema. Enterado de la situación de Juan Estevan, el capitán de *La Belona* —el famoso corsario francés Louis Aury— informó a Juan Estevan que la “única forma de salvar su vida” sería enlistándose como marinero del corsario insurgente. Juan Estevan, por supuesto, aceptó.

¹² La historia de Juan Estevan Rodríguez proviene de “Declaración de Juan Estevan Rodríguez, negro marinero de la goleta corsaria *Belona*”, febrero 20, 1815, en “Autos *La Belona*”, AGNC, AA1, Guerra y Marina, 130, 417-419.

En su nueva condición de corsario, Juan Estevan continuó su navegación hacia el este hasta que, al sur de la isla de Mona (al oeste de Puerto Rico), *La Belona* capturó a la goleta española *Altagracia*. Junto con los marineros haitianos Ignacio e Ilario (quienes también rindieron declaraciones en Portobelo, pero, a diferencia de Juan Estevan, fueron encontrados culpables y sentenciados a ocho años de prisión en La Habana), Juan Estevan nuevamente cambió de barco y pasó a bordo de la capturada *Altagracia*, que enseguida se enrumbó hacia Cartagena. Debido a las corrientes y los vientos, la *Altagracia* nunca llegó a Cartagena y Juan Estevan y los demás marineros a bordo terminaron contando sus historias a las autoridades españolas de Portobelo.

La vida de Juan Estevan no era excepcional. Como él, muchos otros marineros del Caribe vivían vidas caracterizadas por el permanente cruce de fronteras políticas, frecuentes cambios de un barco a otro y amenazas asociadas con la vida en un mar que, muchas veces, lejos de brindar oportunidades para vivir una vida “sin amos ni patrones”, se presentaba hostil. La imagen, pues, que emerge de la historia de movilidad de Juan Estevan y muchos otros marineros, es complicada. Sus vidas los hacían conocedores de ejes comerciales como Kingston, Les Cayes, St. Thomas, Curazao, Cartagena, La Habana y otros importantes nodos conectores del Gran Caribe transimperial. Sus vidas móviles, al conducirlos no solo de puerto en puerto sino también de barco en barco, muchas veces los llevaban, voluntaria o forzosamente, a cambiar de patrones imperiales. Como parte de su existencia móvil también era común que los marineros fueran abandonados a su suerte en diferentes puertos de la región y los casos de desertión asimismo eran muy comunes. Los poco placenteros encuentros de marineros como Juan Estevan Rodríguez nos obligan a cuestionar nociones que presentan la vida en el mar como caracterizada por cierto sentido de libertad y autonomía. Si bien es cierto que, tal como lo plantea Julius Scott, el mar podía constituir, en particular para los esclavos de las plantaciones caribeñas, una fuerza seductora, la distancia separando esta percepción del mar como seductor de la realidad vivida por marineros como Juan Estevan podía ser enorme (Scott, 1986, p. 8)¹³.

¹³ Al igual que Scott, Jeffrey Bolster y Edgardo Pérez Morales presentan una visión del mar que hace énfasis en las oportunidades que la vida en él ofrecía a los marinos. Véase Bolster (1997) y Pérez (2012).

3. EL GRAN CARIBE TRANSIMPERIAL COMO TERRITORIO ACUOSO

En su provocador estudio sobre el proceso conocido en la historia argentina como “la conquista del desierto”, Claudio Canaparo (2005b, p. 242) destaca la importancia de tecnologías que posibilitaron la transformación del *terreno* — definido como espacio vacío— en *territorio* (entendido como *terreno* que ha sido demarcado y hecho legible mediante “la inserción de señales”)¹⁴. Mi énfasis en la circulación de marineros y sus interacciones sociales me permite rescatar el mar como sitio histórico para afirmar, tal como lo hizo el poeta Derek Walcott, que “el mar es historia” (Walcott, 1979, pp. 25-28). Entender el mar como sitio histórico en el que se desarrollan toda una serie de interacciones sociales —a diferencia de un simple intervalo entre puertos— permite ver el mar —en particular el Caribe— como un territorio acuoso. Además de Dening y Walcott, mi enfoque para pensar el mar como un sitio histórico también está informado por los trabajos de Epli Hau’ofa y John Gillis. En desarrollo de su “visión de Oceanía”, Hau’ofa avanza la noción de un proceso de “ampliación del mundo [...] llevado a cabo por decenas de miles de habitantes de las islas del Pacífico Sur [...] atravesando un océano que había sido ilimitado durante siglos antes de la apoteosis del capitán Cook”. Esta perspectiva le permite pasar de pensar en “islas en el lejano mar”, un marco analítico que enfatiza “superficies secas en un vasto océano” y “la pequeñez y lejanía de las islas”, para visualizar “un mar de islas”, marco que destaca a Oceanía como “un mar grande lleno de lugares para explorar” y la noción de que, para los habitantes de las islas del Pacífico Sur, “el mar es su hogar”. Al pensar en el papel de las islas en la creación del mundo atlántico, Gillis —basándose en Hau’ofa— piensa en el Atlántico como un “continente acuoso” y en el mar, en general, como “un lugar en vez de un intervalo entre lugares”. Y cuestionando la tendencia de los historiadores a ver el mar como vacío, afirma: “Tenemos dificultad para captar tal mundo porque pensamos en el mar como un lugar vacío y tratamos las islas como si fueran siempre pequeñas, remotas y aisladas, sin importar su tamaño y proximidad” (Hau’ofa, 2008, pp. 28, 30, 31, 32; Gillis, 2004, pp. 83-84). Más recientemente, Greg Grandin demostró hasta qué punto el mar —en su caso, tanto en el Atlántico Sur como en el Pacífico Sur— es un sitio donde se desarrolla la historia, un sitio lleno de historia (véase Grandin, 2014).

Las vidas móviles de capitanes y marineros como Juan Guardiola y Juan Estevan Rodríguez nos permiten visibilizar el contorno de un Gran Caribe transimperial que emerge como un espacio geográfico vagamente delimitado,

¹⁴ Para un desarrollo más detallado de su idea de la transformación del terreno en territorio, en el contexto argentino, véase Canaparo (2005b y 2009).

flexible y maleable, del cual hacen parte islas y costas pertenecientes a diversas potencias europeas, así como excolonias que habían adquirido su independencia en las últimas décadas del siglo XVIII.

Analizar la configuración del Gran Caribe transimperial desde la perspectiva de las costas de la Nueva Granada, además, permite identificar nodos conectores como Kingston, Les Cayes, St. Thomas, Curazao, Cartagena, La Habana e incluso Filadelfia, los cuales hacían parte de un espacio geográfico más grande e interconectado que, por incluir varias esferas imperiales, era también un espacio multicultural. Sus habitantes hacían parte de un espacio políglota, en el que cierta familiaridad con múltiples idiomas —aunque no perfecto dominio— era un aspecto de la vida diaria. Pese a la persistencia de barreras lingüísticas, la información fluía a través de las fronteras políticas, contribuyendo a la construcción de un sentido de pertenencia regional.

La región tal y como la experimentaban capitanes y marineros como Juan Guardiola y Juan Estevan Rodríguez era políticamente inestable y personalmente amenazante. La movilidad de los marineros, si bien continua, estaba estrechamente restringida por rivalidades geopolíticas y condiciones climáticas las cuales con frecuencia impedían que los veleros que cruzaban el Caribe alcanzaran su destino planeado.

El Gran Caribe transimperial que emerge de las experiencias de marineros y capitanes era también un espacio vívido, mas no propiamente articulado. Como espacio vívido, los marineros lo experimentaban de formas más tangibles que en las que experimentaban las geografías políticas a las que, de acuerdo con las prescripciones imperiales, pertenecían. A su vez, el Gran Caribe transimperial surge como espacio inarticulado porque los marineros que lo creaban no se pensaban a sí mismos creadores de un espacio regional. Nunca se imaginaron el Gran Caribe transimperial como una entidad ocupando un pedazo ‘objetivamente identificable’ de la superficie de la tierra. El Gran Caribe transimperial tampoco se convirtió, como los Estados nación, en una “fuente de orgullo, lealtad, amor, pasión, sesgo, odio, razón, sinrazón”. La región que capitanes y marineros construyeron con su cotidiana movilidad carecía de lo que Thongchai Winichakul llama un geocuerpo (Winichakul, 1994, p. 17).

Finalmente, es importante destacar que el Gran Caribe transimperial constituye lo que denomino un territorio acuoso de marcadores móviles. Lejos de ser un espacio vacío —el *terreno* de Canaparo— o “un intervalo entre lugares”, el mar que Guardiola, Rodríguez y muchos otros navegaban estaba lleno de señales que los marineros y capitanes interpretaban y desplegaban como estrategia para navegar, de forma relativamente segura, las peligrosas aguas del Caribe y el Atlántico (Gillis, 2004, p. 83); véase también Steinberg (2013) y Paul Carter (2010) [1987], pp. xxii-xxv. Al contrario de los marcadores

fijos usados para hacer legibles los territorios *terrenales* (vías ferroviarias, líneas telegráficas, ríos, carreteras y montañas), el Gran Caribe transimperial era un espacio de marcadores móviles. Los barcos eran esos marcadores. Su tamaño y las banderas que ondeaban constituían mensajes que llenaban de significado, de historia, a esta región acuosa¹⁵.

La vida de Juan Estevan Rodríguez ilustra perfectamente las interacciones que hacían del mar un sitio lleno de historia. Si el Gran Caribe transimperial de Juan Estevan se presenta hostil, esta hostilidad no se percibe en tierra; no se percibe en la forma como los puertos limitaban sus posibilidades de enlistarse como marinero. La hostilidad, tal y como la experimentó Juan Estevan, proviene de interacciones que tuvieron lugar lejos de costas y puertos. En ese territorio acuoso hostil, capitanes y marineros entendían a los barcos que divisaban en la distancia como señales que advertían sobre la conveniencia de aproximarse o no. Los barcos que navegaban el Gran Caribe transimperial, por lo tanto, constituían marcadores móviles que llenaban el mar de significado, transformándolo de *terreno* a *territorio*.

Los barcos, de acuerdo con su tamaño y la bandera que ondearan, señalaban neutralidad, hostilidad, alianzas, y por lo tanto, alertaban a capitanes y marineros sobre la posibilidad de acercarse o lo aconsejable de evitar un encuentro en altamar. Para los corsarios cartageneros, una bandera española, dependiendo del tamaño del barco, indicaba una presa a ser capturada o un guardacostas con la capacidad de capturarlos. La bandera de los Estados Unidos, por lo general, indicaba neutralidad y la posibilidad de aproximarse al barco sin riesgo de ser capturados. Los mensajes enviados por los barcos a través de sus banderas y tamaño, sin embargo, no siempre eran claros. Tal como lo demuestra la práctica, especialmente difundida entre corsarios y contrabandistas, de “navegar con todas las banderas”, estos mensajes no eran siempre de confiar. Confiables o no, esos mensajes y las interacciones por ellos facilitadas permiten entender al mar como mucho más que un intervalo entre puertos —un espacio *ahistórico*— en el que la historia se detiene hasta que el barco arriba al puerto donde la historia se reanuda.

¹⁵ Para marcadores en tierra y el acto de nombrar estos marcadores como estrategia para convertir el espacio en lugar o el terreno en territorio, véase Canaparo (2005a, pp. 53-69, 85-105); Carter (2010) [1987], pp. 1-68.

4. CONCLUSIONES: ACTOS COTIDIANOS DE FORMACIÓN DE REGIÓN

Si las naciones han sido definidas como ‘comunidades políticas imaginadas’ necesariamente asociadas con un geocuerpo, regiones como el Gran Caribe transimperial —es posible afirmar— han sido típicamente *inimaginadas*. Pese a esta ausencia de intencionalidad, regiones como el Gran Caribe transimperial creado por marineros y capitanes como Juan Guardiola y Juan Estevan Rodríguez eran experimentadas en la cotidianidad de interacciones que vinculaban islas y costas tradicionalmente entendidas como pertenecientes a geografías políticas autosuficientes. Hacer visibles las historias de marineros y otros individuos cuyas vidas estaban marcadas por sus frecuentes interacciones transimperiales nos permite descubrir formas de habitar el mundo que nos obligan a repensar la utilidad de unidades geográficas de análisis entendidas como predeterminadas, claramente limitadas y fijas.

En sus múltiples travesías caribeñas los marineros y capitanes dieron sentido y coherencia al Gran Caribe transimperial como unidad geográfica de vida. Permitir a los marineros mostrarnos su geografía vivida deja claro que Guardiola, Rodríguez y muchos otros navegantes del Caribe y el Atlántico, no solo hacían su propia historia, sino también su propia geografía. Tal como lo muestra la vida de Juan Estevan Rodríguez, ni su historia ni su geografía fueron construidas bajo circunstancias de su propia elección¹⁶.

REFERENCIAS

- Abello, A. (2006). *El Caribe en la nación colombiana*, Bogotá: Museo Nacional de Colombia.
- Allen, J.; Massey, D.; Cochrane, A. (1998). *Re-Thinking the Region: Spaces of Neo-Liberalism*, Londres: Routledge.
- Appadurai, A. (1993). “Patriotism and Its Futures”, *Public Culture*, núm. 5, pp. 411, 418.
- Appelbaum, N. (2007). *Dos plazas y una nación. Raza y colonización en Riosucio, Caldas, 1846-1948*, Bogotá: Editorial Universidad del Rosario.
- Applegate, C. (1999). “A Europe of Regions: Reflections on the Historiography of Sub-National Places in Modern Times”, *American Historical Review*, vol. 104, núm. 4, pp. 1157-1182.

¹⁶ Karl Marx, *The Eighteenth Brumaire of Louis Bonaparte* (edición digital disponible en <http://www.marxists.org/archive/marx/works/1852/18th-brumaire/ch01.htm>), párrafo 2.

- Bassi, E. (diciembre de 2009). “La importancia de ser Caribe: reflexiones en torno a un mal chiste”, *Aguaita*, núm. 21, pp. 11-24.
- Bassi, E. (2016). *An Aqueous Territory: Sailor Geographies and New Granada's Transimperial Greater Caribbean World*, Durham: Duke University Press.
- Benítez-Rojo, A. (1992). *The Repeating Island: The Caribbean and the Postmodern Perspective*, Durham: Duke University Press.
- Bolster, W. J. (1997). *Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail*, Cambridge: Harvard University Press.
- Canaparo, C. (2005a). “Marconi and Other Artifices: Long-Range Technology and the Conquest of the Desert”, en J. Andermann y W. Rowe (eds.), *Images of Power: Iconography, Culture and the State in Latin America*, Nueva York: Berghahn Books.
- Canaparo, C. (2005b). *Muerte y transfiguración de la cultura rioplatense: breve tratado sobre el pensamiento del espacio en el Río de la Plata, 1830-1980*, Buenos Aires: Zibaldone Editores.
- Canaparo, C. (2009). *Geo-Epistemology: Latin America and the Location of Knowledge*, Nueva York: Peter Lang.
- Carter, P. (2010 [1987]). *The Road to Botany Bay: An Exploration of Landscape and History*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Certeau, M. de (1984). *The Practice of Everyday Life*, San Diego: University of California.
- Conrad, S.; Duara, P. (2013). *Viewing Regionalisms from East Asia*, Washington, D.C.: American Historical Association.
- Coronil, F. (1996). “Beyond Occidentalism: Toward Nonimperial Geohistorical Categories”, *Cultural Anthropology*, vol. 11, núm. 1, p. 54.
- Dening, G. (2004). “Deep Times, Deep Spaces: Civilizing the Sea”, en B. Klein y G. Mackenthun (eds.), *Sea Changes: Historicizing the Ocean*, New York: Routledge.
- Depons, F. (1807). *Travels in South America during the Years 1801, 1802, 1803, and 1804; Containing a Description of the Captain-Generalship of Caracas, and an Account of the Discovery. Conquest, Topography, Legislation, Commerce, Finance, and Natural Productions of the Country, with a View of the Manners and Customs of the Spaniards and the Native Indians*, Londres: Longman, Hurst, Rees, and Orme.
- Dubcovsky, A. (2012). “One Hundred Sixty-One Knots, Two Plates, and One Emperor: Creek Information Networks in the Era of the Yamasee War”, *Ethnohistory*, vol. 59, núm. 3, pp. 489-513.
- García de León, A. (2002). *El mar de los deseos: el Caribe hispano musical. Historia y contrapunto*, México: Siglo XXI Editores.
- Gaspar, D.; Geggus, D. (eds.) (1997). *A Turbulent Time: The French Revolution and the Greater Caribbean*, Bloomington: Indiana University Press.

- Gil, J.; Nugent, D. (eds.) (1994). *Every Forms of State Formation: Revolution and the Negotiation of Rule in Modern Mexico*, Durham: Duke University Press.
- Gillis, J. (2004). *Islands of the Mind: How the Human Imagination Created the Atlantic World*, Nueva York: Palgrave Macmillan.
- Giovannetti, J. L. (2013). “Caribbean Studies as Practice: Insights from Border-Crossing Histories and Research”, *Small Axe*, núm. 41, pp. 74-87.
- Goebel, M. (2013). *Overlapping Geographies of Belonging: Migrations, Regions, and Nations in the Western South Atlantic*, Washington, D.C.: American Historical Association.
- Grafenstein, J. von (1997). *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808: revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Grandin, G. (2014). *The Empire of Necessity: Slavery, Freedom, and Deception in the New World*, New York: Metropolitan.
- Hämäläinen, P. (2008). *The Comanche Empire*, New Haven: Yale University Press.
- Hancock, D. (2009). *Oceans of Wine: Madeira and the Emergence of American Trade and Taste*, New Haven, CT: Yale University Press.
- Hau’ofa, E. (2008). “Our Sea of islands”, en *We Are the Ocean: Selected Works*, Honolulu: University of Hawaii Press.
- Horton, J.; Kraftl, P. (2014). *Cultural Geographies: An Introduction*, Londres: Routledge.
- Johnson, S. (2011). *Climate and Catastrophe in Cuba and the Atlantic World in the Age of Revolution*, Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Knight, F. (1978). *The Caribbean: The Genesis of a Fragmented Nationalism*, Nueva York: Oxford University Press.
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*, Nueva York: Blackwell.
- Linebaugh, P.; Rediker, M. (2000). *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston: Beacon Press.
- Markovits, C.; Pouchepadass, J.; Subrahmanyam, S. (2003). “Introduction: Circulation and Society under Colonial Rule”, en C. Markovits, J. Pouchepadass y S. Subrahmanyam (eds.), *Society and Circulation: Mobile People and Itinerant Cultures in South Asia, 1750-1850*, Delhi: Permanent Black.
- Massey, A. (2005). *For Space*, Londres: Sage Publications.
- McNeill, J. R. (2010). *Mosquito Empires: Ecology and War in the Greater Caribbean, 1620–1914*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Mintz, S. (1971). “The Caribbean as Socio-Cultural Area”, en M. M. Horowitz (ed.), *Peoples and Cultures of the Caribbean* (pp. 17-46), Garden City: Natural History Press.

- Mulcahy, M. (2006). *Hurricanes and Society in the British Greater Caribbean, 1624-1783*, Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Offen, K. (2007). "Creating Mosquitia: Mapping Amerindian Spatial Practices in Eastern Central América, 1629-1779", *Journal of Historical Geography*, núm. 33, pp. 254-282.
- Parmenter, J. (2010). *The Edge of the Woods: Iroquoia, 1534-1701*, East Lansing: Michigan State University Press.
- Pérez, E. (2012). *El gran diablo hecho barco. Corsarios, esclavos y revolución en Cartagena y el Gran Caribe, 1791-1817*, Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander.
- Reid, A. (1988-1993). *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680*, 2 vols., New Haven: Yale University Press.
- Schwartz, S. (2015). *Sea of Storms: A History of Hurricanes in the Greater Caribbean from Columbus to Katrina*, Princeton: Princeton University Press.
- Scott, J. S. (1986). "The Common Wind: Currents of Afro-American Communication in the Era of the Haitian Revolution", tesis doctoral, Universidad de Duke.
- Smith, N. (1984). *Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space*, Nueva York: Blackwell.
- Smith, N.; Godlewska, A. (1994). "Introduction", en N. Smith y A. Godlewska (eds.), *Geography and Empire*, Oxford: Blackwell.
- Steinberg, P. (2013). "Of Other Seas: Metaphors and Materialities in Maritime Regions", *Atlantic Studies: Global Currents*, vol. 10, núm. 2, pp. 156-169.
- Trouillot, M.-R. (1995). *Silencing the Past: Power and the Production of History*, Boston: Beacon Press.
- Walcott, D. (1979). "The Sea is History", en *The Star-Apple Kingdom*, Nueva York: Farrar, Straus, and Giroux.
- Wigen, K.; Lewis, M. (1997). *The Myth of Continents: A Critique of Metageography*, Berkeley: University of California Press.
- Winichakul, T. (1994). *Siam Mapped: A History of the Geo-Body of a Nation*, Honolulu: University of Hawaii Press.
- Young, E. van (2012). "Doing Regional History: A Theoretical Discussion and Some Mexican Cases", en *Writing Mexican History* (pp. 167-197), Stanford: Stanford University Press.
- Zahra, T. (2010). "Imagined Noncommunities: National Indifference as Category of Analysis", *Slavic Review*, vol. 69, núm. 1, pp. 96-97.