

Aproximación Arqueológica
e Histórica al Paisaje
Marítimo de la Movilidad y
Conectividad en Providencia
y Santa Catalina (Colombia)

*An Archaeological and
Historical Approach to the
Maritime Landscape of
Mobility and Connectivity
in Providencia and Santa
Catalina (Colombia)*

Enviado 15 de julio.
Aceptado 21 de noviembre.



CARLOS DEL CAIRO HURTADO¹⁻²
(carlosdelcairo@gmail.com)
L. VICTORIA BÁEZ SANTOS¹⁻²
(victoriabaezsantos@gmail.com)
JESÚS ALDANA MENDOZA¹⁻²
(jesusalbertoaldanamendoza@gmail.com)
JUAN DAVID SARMIENTO²
(juandasarmiento96@gmail.com)
DANIELA ACOSTA ROMERO²
(danielaacosta144@gmail.com)
MARITZA MORENO CALDERÓN¹⁻²
(mmorenoc@dimar.mil.co)
ALEXANDRA CHADID SANTAMARÍA¹
(alexandra.chadid.s@armada.mil.co)
GINA HERNÁNDEZ PELÁEZ¹
(ghernandez@dimar.mil.co)
ANDRÉS LÓPEZ NARVÁEZ¹
(ylopezn@dimar.mil.co)

1 MIEMBROS GRUPO DE PATRIMONIO
CULTURAL SUMERGIDO, DIRECCIÓN
GENERAL MARÍTIMA & GRUPO DE
INVESTIGACIÓN EN OCEANOLOGÍA,
ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA.

2 MIEMBROS EXPEDICIÓN CIENTÍFICA
SEAFLOWER: OLD PROVIDENCE & SANTA
CATALINA (2019).

Resumen

La presencia de múltiples actores sociales en el Caribe colombiano ha jugado un rol fundamental en la configuración del área, puesto que la interacción histórica entre las comunidades originarias, los colonizadores europeos y las poblaciones afros y afrodescendientes produjo el desarrollo de acontecimientos objeto de interés para disciplinas como la arqueología, la historia y la antropología. Particularmente, la región comprendida por el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (región insular de Colombia) jugó un papel fundamental en la trayectoria socio-histórica de todo este complejo paisaje marítimo. El presente artículo expone el desarrollo y los resultados de la investigación adelantada en el marco de la "Expedición Científica Seaflower: Old Providence & Santa Catalina", en la que se procuró llevar a cabo una caracterización del Paisaje Cultural Marítimo vinculado a la movilidad en estas islas. Esto, a partir de una aproximación interdisciplinaria mediante varias fuentes de información que contribuyeron a entender en mejor medida la configuración de este entorno y la influencia directa del espacio náutico en este. Así, se abordan y comprenden los diferentes agentes que lo han construido históricamente y que pueden observarse hoy en día en el enriquecido patrimonio cultural material e inmaterial de Providencia y Santa Catalina.

Palabras clave

Paisaje Cultural Marítimo, Paisaje de la Movilidad, Providencia y Santa Catalina, Mar Caribe, Colombia.



Keywords

Maritime Cultural
Landscape, Mobility
Landscape, Providencia
and Santa Catalina,
Caribbean Sea,
Colombia.

Abstract

The presence of multiple social actors in the Colombian Caribbean has played a fundamental role in the configuration of the area, since the historical interaction between the native communities, the European colonizers and the Afro and Afro-descendant populations led to the development of events of interest to disciplines such as archaeology, history and anthropology. Particularly, the region comprised by the Archipelago of San Andrés, Providencia and Santa Catalina (Insular region of Colombia) played a fundamental role in the socio-historical trajectory of this complex maritime landscape. This article aims to present the development and results of the research carried out in the framework of the «Seaflower Scientific Expedition: Old Providence & Santa Catalina», which sought to carry out a characterization of the Maritime Cultural Landscape linked to mobility in these islands. This, from an interdisciplinary approach through various sources of information that contributed to better understanding the configuration of this environment and the direct influence of the nautical space on it. Thus, the different agents that have historically built it and that can be observed today in the enriched material and immaterial cultural heritage of Providencia and Santa Catalina are approached and understood.

Introducción

El archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (en la actual Colombia) es una región que históricamente ha estado vinculada a una gran cantidad y variedad de dinámicas socioculturales, enmarcadas en un Caribe de múltiples eventos culturales que transformaron considerablemente la trayectoria histórica del continente americano. Por esta razón, esta área tiene un amplio potencial en términos arqueológicos, históricos y antropológicos, que contribuye a entender en mejor medida su patrimonio material e inmaterial. En el pasado de las islas, están presentes variados actores que se remontan al periodo prehispánico y otros integrados en las dinámicas coloniales producidas por el arribo europeo (comunidades afros, afrodescendientes, españoles, ingleses y holandeses, entre otros) (Eastman, 1992; Márquez, 2013, 2015).

En términos generales, es posible observar que existía un claro papel desempeñado por las islas para funcionar como eje conector entre los diversos puertos del Caribe (e incluso en términos interoceánicos), tal y como es el de caso de Cartagena de Indias (Colombia), Portobelo (Panamá) y Port Royal (Jamaica), por mencionar algunos (Del Cairo *et al.*, 2022). Por esta razón, su aproximación analítica debe abarcar temas como la construcción histórica del paisaje cultural marítimo de la región, las dinámicas de maritimidad inmersas en las prácticas locales, los aspectos concernientes a la comunicación, la movilidad y conectividad marítima de las poblaciones y, por ende, a aquellos entornos físicos que permitieron la habitabilidad de los espacios náuticos (Del Cairo *et al.*, 2020; 2022). Este artículo busca presentar de manera sintética una aproximación a una caracterización arqueológica e histórica del paisaje cultural marítimo de las islas de Providen-

cia y Santa Catalina enfocándose principalmente en la movilidad, la defensa y la producción en las islas y su rol en el mar Caribe desde el periodo colonial (Del Cairo *et al.*, 2020).

La investigación se desarrolló en el marco de la “Expedición Científica Seaflower: Old Providence & Santa Catalina” coordinada por la Comisión Colombiana del Océano (CCO). Esta iniciativa engloba una serie de proyectos de diversas disciplinas (biología marina, hidrografía, oceanografía, etc.) que analizan aspectos concernientes al entorno físico y natural de determinados espacios marítimos. En la Expedición surgió la necesidad de estructurar un estudio interesado en las poblaciones locales desde un enfoque patrimonial y cultural, en el que se pudiera entender la trayectoria socio-histórica de las islas y sus consecuencias hasta la actualidad (Del Cairo *et al.*, 2020). Así, en el año 2019, la Dirección General Marítima (DIMAR) y el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), con el apoyo del Departamento de Buceo y Salvamento (DEBUSA), el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH), la Escuela Naval de Suboficiales A.R.C de Barranquilla y la comunidad de Providencia y Santa Catalina, formularon un proyecto interdisciplinario que pudiera aportar a la arqueología colombiana de la región insular del Caribe (Del Cairo *et al.*, 2020).

Marcos conceptuales e interpretativos del paisaje de la conectividad marítima

Providencia y Santa Catalina son territorios cuya trayectoria histórica ha estado fuertemente vinculada al desarrollo marítimo, el aprovechamiento de sus recursos y la relación entre los espacios acuáticos y terrestres. En este sentido, en las islas se ha desarrollado lo que se denomina un “paisaje de la conectividad marítima” debido a la importancia que tienen como lugares de interconexión con otros puertos del Caribe y del territorio continental colombiano por su estratégica posición geográfica (Del Cairo *et al.*, 2020). Este tipo de paisaje se en-

marca dentro de las arqueologías del movimiento, definidas como contextos “sin fronteras, atravesando y derrumbando tiempos y espacios de maneras usuales y novedosas” (Beaudry y Parno, 2013, p. 1). En este sentido, es necesaria la comprensión de sus dinámicas por medio del análisis de las evidencias materiales y las prácticas inmateriales que se preservan en la actualidad (Cook, 2001).

Particularmente, en los territorios insulares y costeros, el mar se convierte en un elemento importante dentro del desarrollo de las comunidades. Esta relación entre el ser humano con el territorio marítimo ha sido denominada maritimidad, e incluye los procesos sociales de la adaptación a las condiciones vinculadas con un entorno marino; así como el valor y el significado cultural que las personas le han brindado históricamente (Cook, 2001). La maritimidad, entonces, puede medirse en las relaciones colectivas sociales, lúdicas, recreativas, profesionales, entre otras y en la agrupación geográfica de las poblaciones de acuerdo con su entorno (Rubio-Ardanáz, 2010). De esta manera, las representaciones, actividades y prácticas asociadas a la maritimidad se pueden evidenciar en aspectos materiales e inmateriales de determinado espacio.

El paisaje de la conectividad marítima también está relacionado directamente con el paisaje cultural marítimo, que ha sido definido como el conjunto de actividades, objetos e infraestructuras relacionadas con el mar que pueden encontrarse en la tierra o en el agua (Westerdahl, 2011). En él, se vinculan los paisajes del movimiento (rutas de navegación), los espacios “vacíos” y las estructuras que crean paisajes de poder y resistencia. También lo constituyen la tecnología como un factor de cambio de los paisajes, las percepciones (visuales, olfativas, sonoras, etc.), los cambios ecológicos, el rol y la complejidad de las relaciones sociales, las diferencias de género en la creación del paisaje, la migración de las personas y, por último, el rol de los rituales y las supersticiones (Duncan y Gibbs, 2015; Westerdahl, 2013).

Para el caso de Providencia y Santa Catalina también es importante abordar los espacios náuticos, donde es posible llegar a comprender

a los seres humanos y su movilidad en los cuerpos de agua (Afane, 2012). Este espacio tiene la capacidad de conectar los contextos terrestres con los acuáticos y, por lo tanto, sus límites son heterogéneos y dinámicos. En el espacio náutico, se conjugan una gran cantidad de relaciones en función de la navegabilidad de los seres humanos como medio de transporte (Afane, 2012). En el entorno terrestre también se producen este tipo de relaciones donde los caminos «forman un medio esencial para el enrutamiento de las relaciones sociales, conectando impresiones espaciales con recuerdos inscritos temporalmente» (Tilley, 1994, p.31 citado en Snead *et al.*, 2014).

En este sentido, para este caso se resaltan tres tipos de relaciones (defensa, navegación-movilidad y producción) que se observan en las transformaciones del paisaje cultural marítimo, y que demuestran que “el espacio no se construye con base en los límites tierra/agua, ya que la discontinuidad terrestre no es fundamental en términos sociales” (Brinck y Morales, 2007, p. 595). El complejo de defensa evidencia un control del territorio para mantener el dominio del terreno en caso de un ataque, y es posible evidenciarlo por medio de la construcción de estructuras defensivas tales como fuertes y baterías, presencia de embarcaciones de guerra, así como de la utilización de las características del terreno. De igual forma, el complejo de movilidad definido como “el entrelazamiento de movimiento, representación y práctica” (Cresswell, 2010, p.19 citado en Beaudry y Parno, 2013) comprende la interrelación entre el movimiento físico, las representaciones y las prácticas de movilidad que varía en el tiempo y en diferentes contextos (Cresswell, 2010 citado en Beaudry y Parno, 2013). Esta, puede darse por medio de rutas terrestres y marítimas, a partir de los desplazamientos que se generan en los diferentes entornos. Por último, el complejo de la producción se refiere a las cadenas operatorias, concepto que incorpora la materialidad, actividad y conocimiento, involucrados en el proceso de creación (Santacreu, 2014), y por medio de las cuales se crea un producto, bien sea un medio de transporte, un alimento, una fortificación o una infraes-

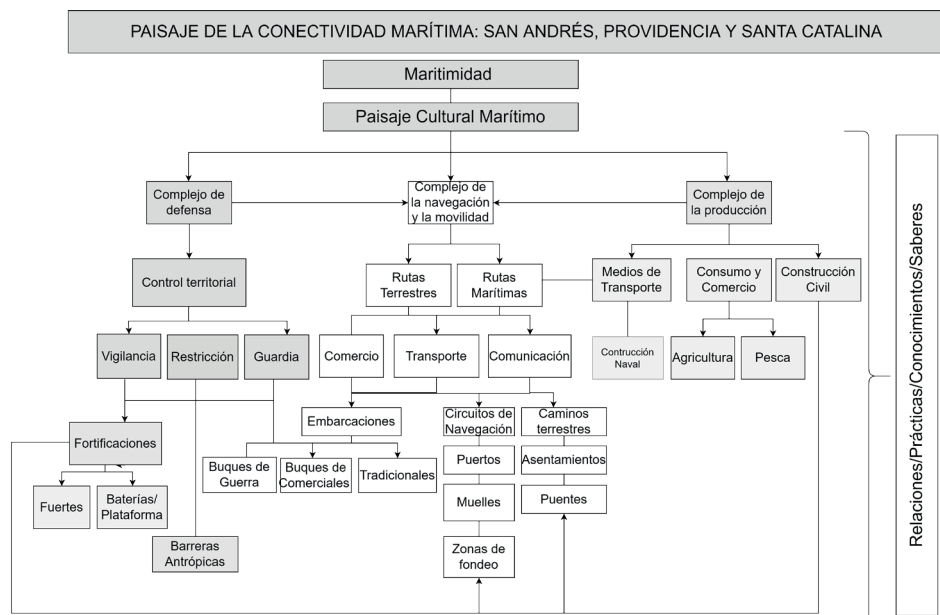


FIGURA 1; DIAGRAMA DE CATEGORÍAS DEL PAISAJE DE LA CONECTIVIDAD MARÍTIMA EN PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA (ELABORACIÓN PROPIA).

estructura civil. Por ende, es clave que la construcción de los diferentes elementos siga los cánones establecidos, aunque también resulta determinante su adaptación a la materia prima, la geomorfología y la mano de obra local (FIGURA 1).

Los complejos de defensa, movilidad y producción funcionan en la medida en que se adquieren y replican las relaciones, conocimientos y saberes transmitidos a través de la oralidad, la escritura, los juegos tradicionales, la lengua y las demás prácticas hereditarias. En estos tres complejos es posible evidenciar una integración del Mar Azul y el Mar Verde¹, conceptos que permiten reconocer las características frente a los oficios y tradiciones que se presentan en estos espacios acuáticos y costeros, donde se configuran los escenarios productivos asociados a los oficios de la pesca y la agricultura. Estos, permiten

¹ Los conceptos de Mar Azul y Mar Verde se presentan en este proyecto para poder hacer evidente la importancia de la comprensión del paisaje cultural en su totalidad, puesto que las prácticas y saberes tradicionales de las islas se dan a partir de la conexión entre el agua y la tierra. De allí que durante el proyecto se haga referencia a dinámicas que se desarrollan en estos escenarios, como lo son principalmente la pesca y la agricultura.

obtener una gran diversidad de productos y bienes, conformando una parte vital de las dinámicas dentro de las islas.

Aproximación metodológica al área de estudio

En el año 2019 se llevó a cabo el trabajo de campo en el que se priorizó la realización de un análisis integral que permitiese comprender el vínculo existente entre los componentes patrimoniales tangibles e intangibles (naturales y antrópicos) que configuran este paisaje socio-cultural. A través de las diferentes fases del proyecto se buscó vincular la interpretación del paisaje cultural marítimo de Providencia y Santa Catalina con los conocimientos pertenecientes a la comunidad local, para comenzar desde allí a reconocer el vínculo histórico entre las prácticas ancestrales y el territorio en el que se han desarrollado. En el caso del presente artículo, dado que resume el desarrollo de una toda investigación y un informe de resultados, solamente se presentarán los análisis derivados de algunas de las fuentes de información.

En la primera fase, se realizó un análisis de fuentes documentales y cartográficas en la que se recopiló y sistematizó información de los principales eventos, sucesos y dinámicas de la región del archipiélago para así comprender el pasado de las islas y las principales coyunturas dadas en esta región del Caribe. Este abordaje partió de la aproximación a cartografías históricas, diarios de navegación o de viajeros y demás fuentes primarias que permitieron identificar el universo de cultura material, las condiciones medioambientales del espacio, los usos y percepciones del paisaje, etc. Cada uno de estos elementos permitieron tanto un primer análisis de los patrones de navegabilidad, accidentalidad y hundimiento (Del Cairo *et al.*, 2019) como la caracterización inicial de las relaciones y las formas culturales en las que se daban los procesos de apropiación del espacio náutico.

En la segunda fase, se creó un Sistema de Información Geográfica (SIG) en el que se plasmó la información de los posibles sitios arqueo-

lógicos, las actividades y usos del espacio a lo largo de los siglos y las diferentes condiciones ambientales que afectaron las dinámicas sociales. Para ello se usó la información obtenida en las diferentes fuentes primarias y secundarias. A partir de la información obtenida, se delimitaron unas áreas de potencial arqueológico a ser corroboradas durante la fase de campo. A su vez, el análisis geográfico contribuyó al establecimiento de los principales usos del espacio náutico desde una perspectiva histórica.

En la tercera fase, se realizaron historias de vida con personas dedicadas a la pesca, agricultura y cocina, entre otros miembros de la comunidad a partir de entrevistas etnográficas. Esta técnica permite un diálogo detallado al abarcar diversos aspectos de la vida de una persona, de manera cronológica, conociendo el contexto del individuo a través de relatos personales de su vida cotidiana, de sus experiencias y creencias (Ruiz, 2012). Lo anterior, contribuyó a la comprensión de distintos procesos de construcción social, generados a partir de significados y símbolos. Las preguntas planteadas desde la entrevista etnográfica hilaron los relatos y preguntas de investigación, permitiendo reconocer el paisaje cultural marítimo en Providencia y Santa Catalina, en el que confluye un universo de elementos conformado por escenarios y experiencias creadas alrededor del mar (Charriez, 2012).

En la cuarta fase, se realizaron diversas cartografías sociales, las cuales buscaron crear un conocimiento en doble vía, en donde el investigador cumplió un papel de acompañante dentro de este proceso de creación y composición territorial. Se concibe a la cartografía social como una técnica que permite proponer perspectivas transdisciplinarias, que derivan en preguntas y perspectivas críticas para abordar los interrogantes socioambientales (Borda y Rodríguez, 1987). Esta técnica buscó reivindicar y legitimar los conocimientos que tienen las comunidades raizales del territorio a través de su interacción con él, por medio de prácticas y percepciones que existen. Es así como, mediante representaciones en mapas, fue posible comprender las representaciones del espacio por parte de la población local, mapeando

aquellos elementos tangibles e intangibles que con el pasar de los siglos fueron conformando el patrimonio cultural marítimo de las islas.

Las cartografías sociales permitieron construir representaciones espaciales en las que fue posible evidenciar la forma en la que perciben los miembros de la comunidad su territorio, los límites que determinan en su cotidianidad, los lugares que son fundamentales actualmente dentro de la isla y los contextos que han sido representativos para su historia. Todo esto, en conjunto, a partir de la identificación de los elementos físicos naturales y espaciales, las prácticas tradicionales y los sitios de importancia sociocultural.

En la quinta fase, se desarrolló una dinámica denominada por el proyecto “Cat Boat de los sueños” con objeto de reconocer los vínculos que históricamente se han generado entre las comunidades locales y su entorno. Esta tuvo como base la propuesta llamada por Solíz y Maldonado (2006, p. 30) el “árbol de los sueños”, ideada para entender las transformaciones que con el pasar del tiempo han tenido las prácticas culturales, sus condiciones actuales y su preservación para el futuro. El “Cat Boat de los sueños” es una dinámica en la cual, por medio de asociaciones con elementos tradicionales y cercanos a prácticas importantes de la isla, como lo es una embarcación local (Cat Boat), las personas realizan un reconocimiento de prácticas, tradiciones y elementos culturales históricos de las islas y las transformaciones/discontinuidades que han sufrido dichos saberes en la actualidad. La dinámica consiste en realizar un dibujo comunitario de la embarcación, al tiempo que se reconocen sus partes y se asocia, como se mencionó anteriormente, a otras prácticas que se presentan en las islas.

Esta técnica, permitió un acercamiento de los individuos, relacionando elementos significativos de su entorno, conocimientos locales, de sí mismos, de lo que valoran, de sus relaciones y sus sueños. Todo esto, se refleja a través de una embarcación tradicional, para así abordar desde un enfoque patrimonial el reconocimiento de prácticas, tradiciones desde las percepciones, transformaciones y continuidades identificadas por miembros de la comunidad (Campillo y Villegas,

2015). Su realización permitió reconocer algunas de las relaciones que han establecido los jóvenes de la comunidad de Providencia con sus prácticas culturales como la agricultura, la pesca, la cocina, la construcción naval tradicional, la música, el baile, los juegos cotidianos, entre otras.

En la sexta fase, se realizó una actividad de carácter divulgativo en las aulas estudiantiles de la Institución Educativa María Auxiliadora, ubicada en la Isla de Providencia, para conocer cuáles son los aspectos que los jóvenes consideran relevantes tanto históricamente como en el presente de las islas. Además de dar a conocer el proyecto, este espacio también posibilitó la apropiación social del conocimiento histórico y cultural insular, puesto que este ejercicio permitió reconocer los saberes y la importancia que estos poseen en la trayectoria histórica local, recurriendo a la memoria y a los conocimientos de quienes habitan las islas. Así, el principal cimiento de estas iniciativas radica en un principio básico: la coproducción del conocimiento es de y para la comunidad. Lo anterior, puesto que a partir de una actividad orientada fue posible poner en diálogo los conocimientos de la comunidad y los del equipo de trabajo, lo cual se manifiesta en los resultados interpretativos de la investigación.

Por último, en la séptima fase, se realizó un reconocimiento no intrusivo (es decir, labores de medición y registro audiovisual sin alterar las evidencias) de las diferentes áreas establecidas como los polígonos con mayor potencial arqueológico, con presencia de bienes materiales muebles e inmuebles, en contextos terrestres, costeros, intermareales y subacuáticos.

El paisaje cultural marítimo de la conectividad de Providencia y Santa Catalina

La ubicación de Providencia y Santa Catalina en el mar Caribe dio lugar a un puerto que resultó ser uno de los ejes conectores entre los diferentes territorios de la región. A pesar de su escala, conside-

rablemente menor en comparación con otros puertos marítimos, fue fundamental para las dinámicas socioeconómicas de las principales potencias colonizadoras que arribaron al territorio. Por esta razón, Providencia y Santa Catalina fueron testigos de varios enfrentamientos bélicos por el control territorial, dada la importancia que tuvo la movilidad de este sector del Caribe para el tránsito de bienes y recursos que sustentaban el comercio regional.

Alrededor de la conectividad, se comenzó a configurar un Paisaje Cultural Marítimo que respondía a la necesidad de establecer las condiciones para que el puerto y todo aquello que confluía en él continuara existiendo. Así, se integraron los aspectos vinculados no sólo a la movilidad, sino también a la defensa y la producción (aunque estos dos últimos no son el principal eje de este artículo). Consideramos como elemento principal la movilidad porque gran parte de esta región insular se configuró para responder a los intereses económicos del tránsito de recursos (concibiéndose como un nodo conector) de sus habitantes. Por consiguiente, durante décadas se edificaron estructuras de uso cotidiano y se les dio uso a los recursos naturales y ambientales presentes en el entorno.

Sobre la movilidad regional y local de las islas

La conexión marítima a nivel regional y a una escala intercontinental, en la que los viajes eran relativamente más extensos y desgastantes, determinó la necesidad de que varios puertos funcionaran como facilitadores del tránsito de las embarcaciones. Providencia y Santa Catalina, entre las funciones que desempeñaron en el uso del espacio náutico, actuaban como un interludio para aquellas flotas que transitaban el océano Atlántico durante semanas y meses. La conectividad que propiciaba esta zona del archipiélago por su cercanía a las rutas de navegación que permitiesen conectar los principales puertos del Caribe, dio lugar a múltiples dinámicas arraigadas principalmente a

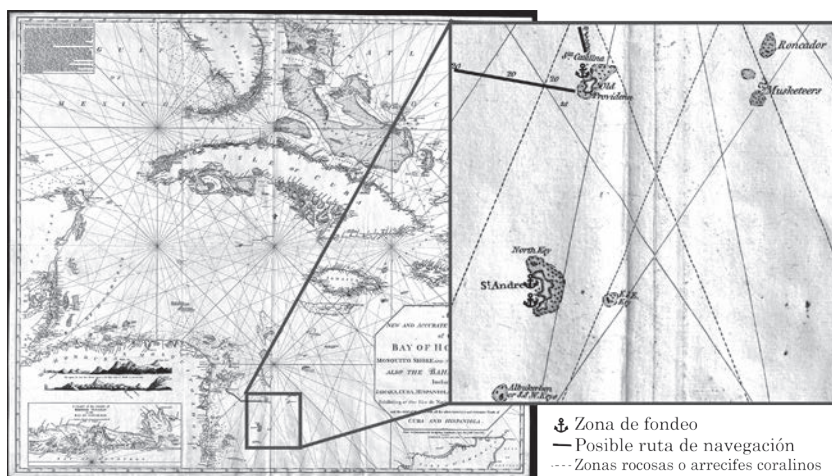
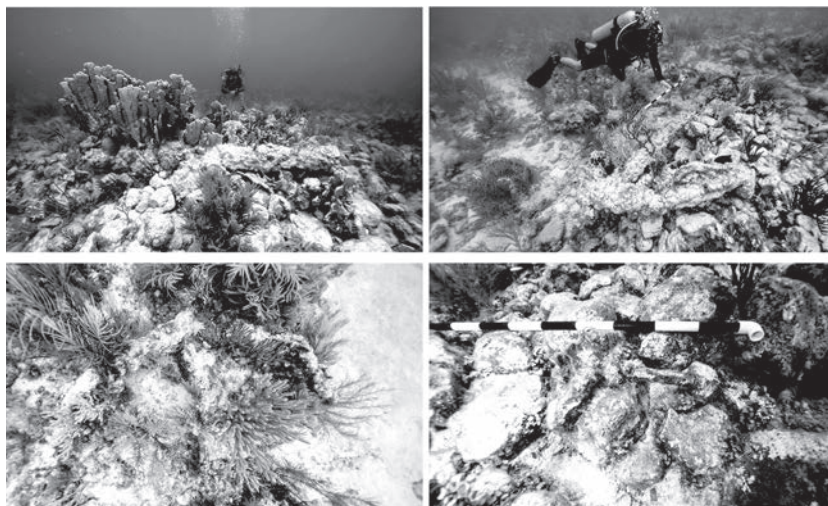


FIGURA 2: Acercamiento a la representación de los territorios de San Andrés, Santa Catalina y Serrana representados en "A new and accurate Mercators chart of the Bay of Honduras, Mosquito Shore and the British Yucatán, also the Bahama Islands", 1800 (Imágen cortesía de Universitaire Bibliotheken Leiden, COLLBN Port 188 N 47, editada por los autores)

intereses económicos, por lo que el flujo de recursos de distintos tipos generó un interés particular por ambas islas (González-Ripoli, 2003; Kupperman, 2004). Por esta razón, la importancia de Providencia y Santa Catalina se fue desarrollando y creciendo de forma paulatina (FIGURA 2).

Ahora bien, la particularidad de este espacio no respondía solamente a las dinámicas socioculturales. La ruta establecida próxima al puerto de las islas, estaba relacionada también con aspectos del entorno físico. Elementos naturales tales como la geomorfología de la región, determinada por bajos, cayos, arrecifes y bancos de arena (como es el caso de Roncador, Mosquitos, Serrana, Serranilla y Quitasuño entre otros), resultaban siendo aspectos de suma importancia a considerar al momento de transitar y movilizarse por esta área del Caribe. Esto último, a su vez, comenzó a evidenciarse en la diversidad de naufragios que acontecieron alrededor del archipiélago. Las condiciones naturales como las tormentas, los bajos, entre otros aspectos oceanográficos y ambientales propiciaron las dinámicas de accidenta-

FIGURA 3.: Documentación de un accidente náutico, en el que se aprecian cañones, anclas, acumulaciones de lastre, entre otros elementos (Fotografías: Santiago Estrada - DIMAR, 2020).



lidad (Codazzi, 1970; Cummings, 2014). Es así como, por ejemplo, el conde de la fragata Santa Águeda, don Antonio Gastelu en 1790 menciona que en el archipiélago “es muy arriesgada aquella navegación para buques de su porte [fragata]; tanto por sus muchos arrecifes, cayos y bajos como por la inconstante dirección de sus rápidas corrientes, y mucho más en el tiempo (en que estuve por allá) en el cual suelen reinar los nortes con tanta fuerza como, en el seno mexicano” (Gastelu, 1790 citado en Vidal, 2011, p. 281). Por este motivo, en la cartografía histórica solían representarse los diferentes bajos o zonas rocosas, así como rutas de navegación a seguir para navegar entre estos territorios.

Todo esto, conlleva a resaltar el potencial arqueológico que existe y cómo a nivel histórico se han presentado varios accidentes navales, de los cuales algunos terminaron con pérdidas parciales o totales de las embarcaciones y de su tripulación. Esta situación no es algo que sucediera únicamente en la escala amplia del Caribe; hacia la bahía de Providencia y Santa Catalina también ocurrieron varios naufr-

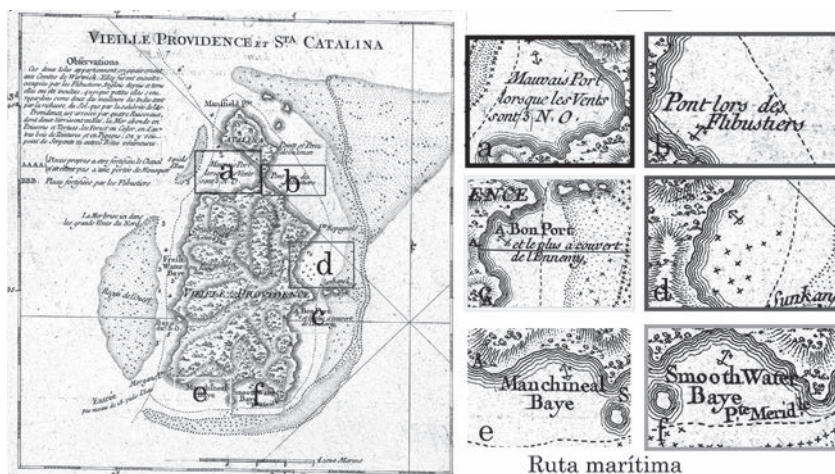


FIGURA 4: Mapa "Ruatan ou Rattan Levé Par Henry Barnsley Lieutenant Augmenté Par Jefferys en 1775 Traduit de l'Anglais." Donde se observa la representación de zonas de fondeo: a. Puerto malo por los vientos que son del Noreste; b. Puerto de los filibusteros; c. zona de fondeo; d. buen puerto y el más cubierto del enemigo; e. Bahía de Machineal; f. Bahía de Smooth Water. (Imagen cortesía de John Carter Brown Library Número O8569-026, editada por los autores).

gios de los cuales aún se preservan evidencias en la actualidad. Un ejemplo de este tipo de eventos es un sitio ubicado en las cercanías de la bahía que conforman ambas islas. El sitio arqueológico presenta evidencias de anclas, cañones, lastre, cerámica y algunos elementos metálicos que no pudieron ser identificados. Es posible que la disposición de los materiales corresponda con uno de los accidentes acontecidos en la zona (FIGURA 3). Un estudio pormenorizado de los restos, sobre y bajo el lecho, permitirá definir en un futuro, si se trata de un naufragio u otro tipo de contexto arqueológico.

Lo anterior, conlleva a establecer otro aspecto a considerar respecto a la movilidad alrededor de las islas, la comunicación interna. La movilidad regional que se observa en las fuentes históricas y que permite establecer los usos del espacio náutico, se manifiesta de igual manera en los límites de las islas. La comunicación en los espacios acuáticos respondía directamente a las dinámicas internas de las islas y las poblaciones cambiantes que fueron habitando este espacio en diferentes periodos de tiempo. No obstante, la movilidad interna

no estaba vinculada a las grandes embarcaciones que cruzaban el Atlántico (Márquez, 2014; 2017). Condicionantes tales como la batimetría (topografía de un entorno sumergido), la presencia de unidades geomorfológicas o la existencia de barreras coralinas limitaban el tránsito náutico de los espacios acuáticos inmediatamente adjuntos a Providencia y Santa Catalina (FIGURA 4). En consecuencia, dadas las condiciones naturales de las islas, no todas las naves podían arribar en la bahía o recorrer sus alrededores, lo que impulsó el uso de chalupas, pataches y charrúas, pequeñas embarcaciones transportadas a remo o vela que fueron frecuentemente utilizadas para el desembarco en el puerto (Sánchez, 1642; Márquez, 2014; 2017; Cumming, 2017).

El claro papel estratégico de ambas islas para la economía y el comercio regional, vinculado a su vez al hecho de que conectaba varias de las rutas que se movían hacia los distintos puntos cardinales del Caribe, provocó durante varios siglos numerosas confrontaciones entre barcos de pabellón inglés y español principalmente para obtener el control territorial de las islas (Archbold, 2014). El conflicto entre las potencias colonizadoras produjo que en Providencia y Santa Catalina se comenzaran a construir distintas fortificaciones ubicadas en puntos estratégicos, para mantener el control de la movilidad en el Caribe. Básicamente, el establecimiento de rutas de navegación y movimiento a distintas escalas, sumado a la defensa militar que se constituía paulatinamente, fue lo que comenzó a configurar a la región como un paisaje de la conectividad.

Sobre la defensa territorial y marítima de las islas

Respecto al sistema defensivo, su principal objetivo radicó en restringir el acceso y el tránsito a ciertas zonas, especialmente en las entradas a la bahía del puerto. En estos espacios de tránsito náutico, la defensa no sólo dependía de las construcciones realizadas, sino que respondía al relieve de las islas en su superficie terrestre y marítima.

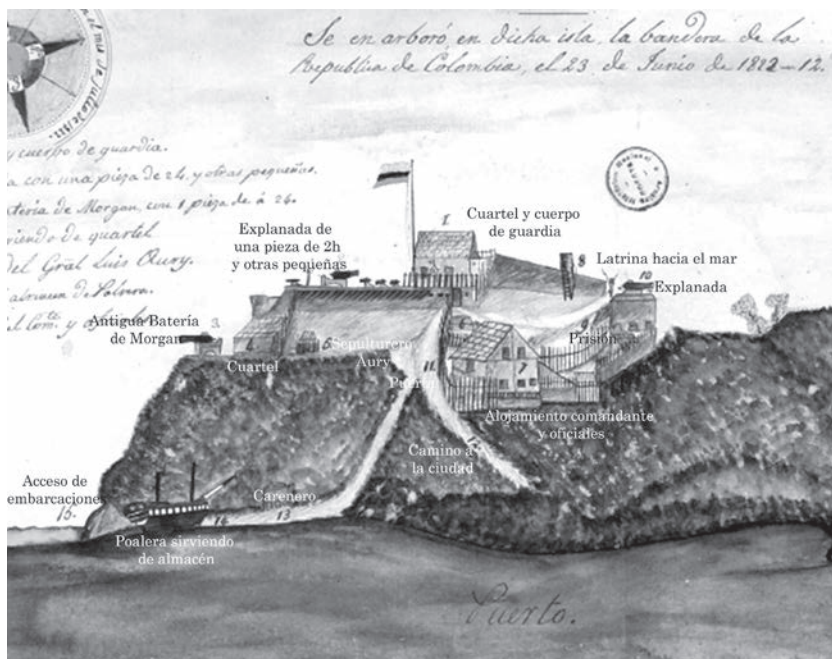


FIGURA 5: Perspectiva del fuerte de la Libertad en la isla de la Vieja Providencia y Santa Catalina a 13 grados 25 minutos de latitud norte y 5 grados 52 minutos de latitud occidental del meridiano de Cartagena de Indias, Agustín Codazzi (1822, Archivo General de la Nación Colombia, AGN. SMP.4,REF.359^o, 2014).

Por ejemplo, como parte de la estrategia, se aprovecharon los puntos costeros o cerros con buena visibilidad, las barreras arrecifales o los bajos y las corrientes como lo demuestran los gobernantes y viajeros que describieron este entorno (Codazzi, 1970; Collett, 1837; Cumming, 2017). Es así que los defensores utilizaban los espacios reducidos para adquirir un mayor control frente a las flotas enemigas que pretendieran tomar el puerto y las islas. Ejemplos de este tipo de estrategia de defensa fueron el Fuerte Warwick, Fuerte Brooke y la Plataforma de San Salvador.

El primero, Warwick, está ubicado en el suroeste de la isla de Santa Catalina, protegiendo el sector de la entrada al puerto. Fue el primer fuerte para la defensa del territorio y estuvo a cargo del Capitán

Figura 6: Artefactos identificados en el fuerte Warwick: Esquirlas de bala (esquina izquierda superior y derecha inferior), así como fragmentos de cerámica (esquina derecha superior) y ladrillos (izquierda inferior) (Fotografías: Victoria Báez).

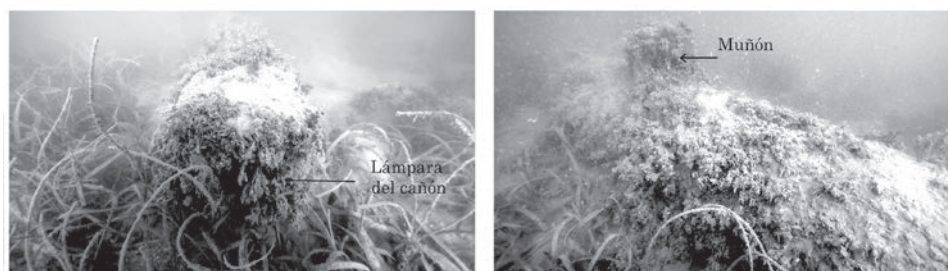


FIGURA 7: Cañón sumergido identificado durante las labores de campo a 1.2m de profundidad. (Fotografía Santiago Estrada - DIMAR, 2020).

Axe durante el periodo de ocupación de los puritanos ingleses (Cummings, 2017). La infraestructura estaba compuesta por varios niveles, adaptados a la condición del pequeño cerro sobre el cual se encuentran las instalaciones, lo que dificultaba que fueran tomadas por parte del enemigo (Cummings, 2017; Esquemeling, 1914) (FIGURA 5). Esta fortificación es un ejemplo claro del aprovechamiento de las condiciones ambientales ya que “por el lado del mar era inexpugnable, a causa de las rocas que lo rodeaban y el mar golpeaba con furia sobre ellas. Por el lado de tierra estaba tan cómodamente asentada en una montaña, que no había no había acceso a ella sino por un camino de tres

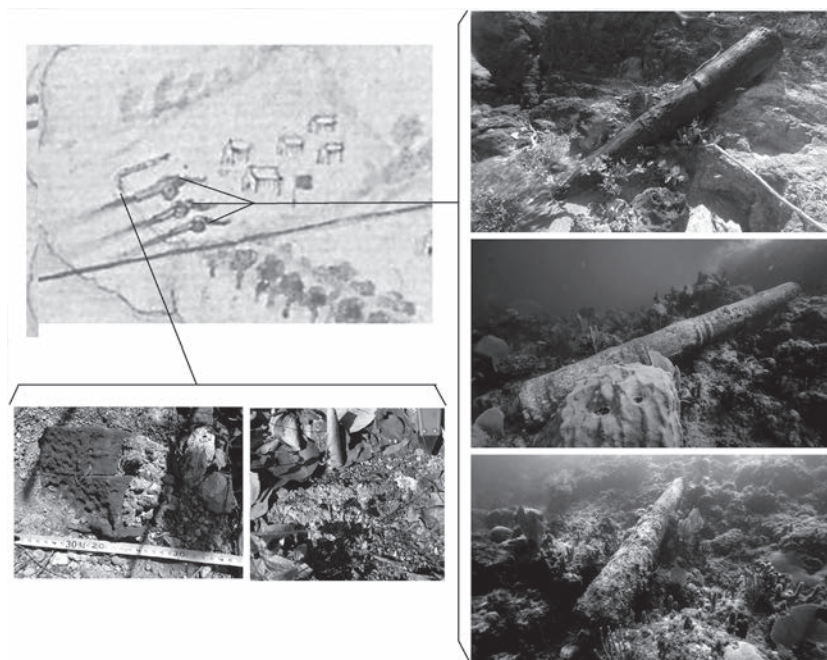
o cuatro pies de ancho” (Esquemeling, 1914, p. 76). Esta fortificación siguió funcionando hasta el siglo XIX, aunque fue abandonada y luego reparada a lo largo del tiempo (Codazzi, 1970). Durante el diagnóstico arqueológico llevado a cabo en el marco de este proyecto, se observaron evidencias del fuerte a nivel de superficie, tales como cerámica, vidrio, esquirlas de bala, restos de muro, cañones, entre otros (Londoño, 2014; Archbold, 2014; Moreno y Báez, 2021) (FIGURA 6).

El segundo, *Brooke Fort* o Plataforma de Nuestra Señora de Guadalupe, se encontraba ubicado en la zona noroeste de la isla de Santa Catalina. Por este motivo, aprovechaba el uso del terreno para establecer la vigilancia de embarcaciones que llegaban a la isla. Durante el reconocimiento de la zona, se observó que aún existe un aterramiento con algunos restos de muros, materiales de construcción, clavos, cerámica, fragmentos de bala y un cañón en la zona terrestre, así como dos cañones sumergidos entre 1.5-3.8 m de profundidad. Posiblemente estas correspondan a la fortificación dada su similitud con las características plasmadas en las representaciones de la cartografía histórica (FIGURAS 7 y 8).

La tercera fortificación, la batería de San Salvador, se ubicaba en una cala en cercanías a la anterior, pero era de menor tamaño. Esta batería también servía para la vigilancia de las embarcaciones que se adentraban en la isla. A partir de la aproximación arqueológica fue posible identificar dos cañones, uno emplazado en zona intermareal y el otro sumergido (FIGURA 9). Sin embargo, no fue posible evidenciar restos de muros que dieran cuenta de la infraestructura de la fortificación.

También se debía restringir el acceso a las zonas donde las embarcaciones se podían abastecer de recursos. Así por ejemplo es el caso de la fortificación en *Watering Place (Fresh water Bay)* construida durante el período puritano a cargo del gobernador Butler (Cumming, 2017). Por otro lado, las fortificaciones constituían puntos de referencia para la ubicación en las islas, especialmente para las embarcaciones. Así, en el mapa de *Old providence Island and coral bank surveyed in HMS*

FIGURA 8: Evidencias arqueológicas del posible Brooke Fort, entre las que se encuentran piezas de artillería y posibles restos estructurales de la fortificación (Fotografías: Santiago Estrada - DIMAR, 2020).



Thunder commander R Owen By Mess J. Cannon C. B. Lawrance and F.W Sidney (1835, British Library) se menciona el Fuerte Warwick como un punto de referencia para la entrada a la bahía:

“Para entrar: el viento no debe ser hacia el sur del este y la embarcación debe golpear el borde del banco de coral con Morgan’s Head en uno con Fairway Hill (SE Magnetic View A). Continuando en ese curso hasta que Palm Cay se abra bien hacia la E. de Basalt Cay (NE), para evitar Cat Rock, debe conducir S por E hasta que la parte de la colina dividida se abra a la S de Fort

Aury (SE por E, vista B) y luego ir con el viento hasta que Boat Rock se cierre con la Isla de Santa Catalina, cuando la isla se pueda correr SE por S hasta el anclaje en 3 1/2 brazas con Isabel, abra hacia el S de Fort Aury. Para salir: Alinee la casa grande en Isabel con la Gableta N de la Casa de la Colina (NE4N Vista C) que marca claramente el terreno medio y Sth Knoll, y cuando Black Point avance a East Steer hacia West 1/2 Norte” (Traducción propia).

Sobre la producción y obtención de recursos en las islas

A lo largo de los años, Providencia y Santa Catalina han desarrollado varias prácticas vinculadas con la producción, que se relacionan a su vez con el sector alimenticio, el tránsito y la defensa de las islas. Frente al primero, el sector de la comida, cabe resaltar dos prácticas en particular que demuestran que los límites entre la tierra y el agua se diluyen, la pesca y la agricultura. Así como los elementos naturales de las islas se caracterizan por estar conectados y funcionar de manera articulada, como en el caso de la tierra (costa) con el mar; las prácticas que se han configurado históricamente dentro de la isla, como lo es la pesca y la agricultura, representan la articulación de conocimiento, usos del espacio y prácticas autóctonas en la vida de las personas (Márquez, 2014; 2017).

Estas prácticas se han realizado desde las primeras ocupaciones siendo co-dependientes históricamente. Incluso en la actualidad pueden ser actividades practicadas por una misma persona. La pesca y la agricultura se conectan también con la movilidad, pues la separación de tierra y mar supone un desplazamiento tanto en los diferentes momentos en que se pone en práctica cada una, como al pasar de un entorno acuático a uno terrestre. El conocimiento del territorio y sus condiciones, los recursos necesarios para cada una de ellas, y los sentidos y significados creados a partir de la apropiación de la variedad

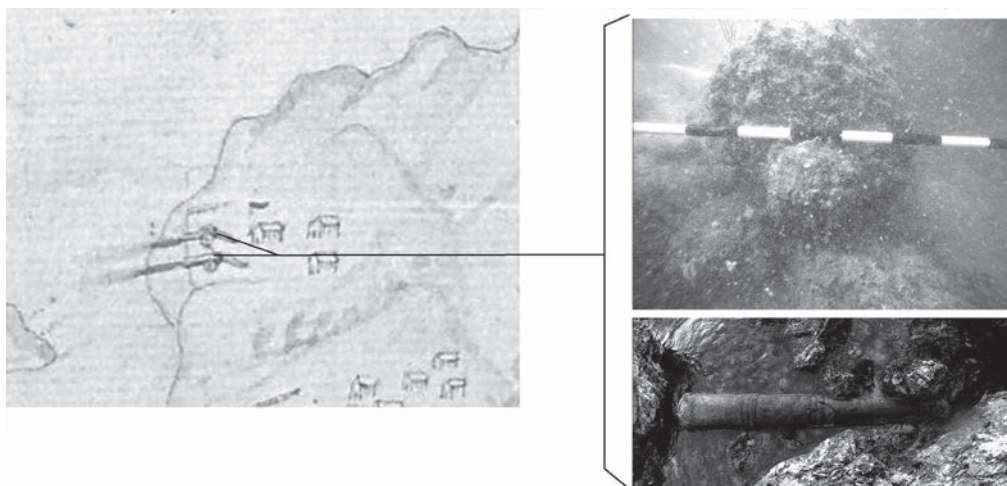


FIGURA 9: Piezas de artillería en entornos subacuáticos e intermareales asociados a la posible Plataforma de San Salvador (Fotografías: Santiago Estrada - DIMAR, 2020).

de elementos naturales y tradicionales en las islas, vinculan a ambas prácticas, y las integran dentro de diferentes procesos productivos tanto locales como regionales.

Respecto al segundo, el tránsito, la construcción de medios de transporte a través de los diferentes desarrollos tecnológicos también ha tenido un impacto en las rutas marítimas y caminos terrestres de las islas. Así, durante la colonia hubo una importante conexión a través de los entornos acuáticos lo que conllevó a la necesidad de construir embarcaciones para la movilización. Por este motivo, se realizaron adaptaciones con los materiales locales disponibles para su construcción, como lo menciona el gobernador Nathaniel Butler (Cumming, 2017). En este sentido, Dampier (1697, citado en Cumming, 2017) menciona que en San Andrés había grandes cedros para construir canoas, e incluso que los jamaíquinos visitaban el lugar para construir balandras, conocidas por ser pequeñas embarcaciones para la pesca. Esto permite reafirmar que la construcción naval es una práctica que se encuentra ligada directamente con la navegación siendo históricamente un oficio

fundamental para las comunidades isleñas, ya que las embarcaciones han sido el único medio por el cual les ha sido posible comunicarse y movilizarse hacia otras comunidades y a otros espacios.

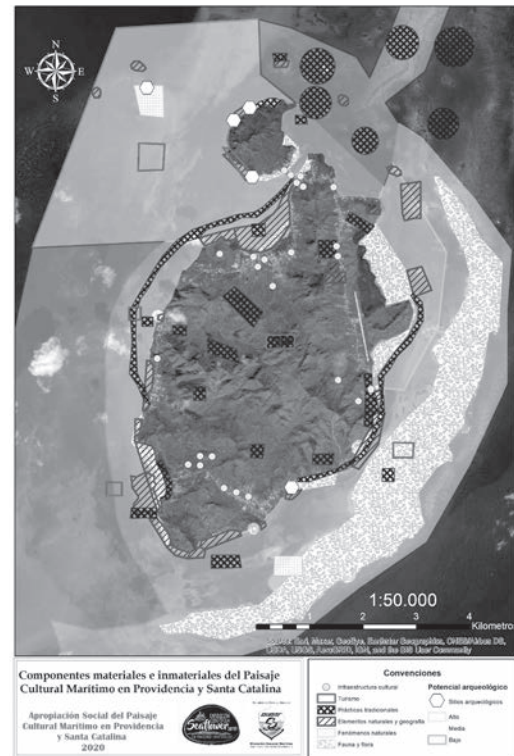
De manera similar, el tránsito en las islas también se compone de caminos terrestres, algunos de los cuales han adquirido o perdido importancia a lo largo del tiempo. Así pues, durante gran parte de las ocupaciones coloniales se utilizaban caballos para los desplazamientos (Cumings, 2014), pero en periodos más recientes se ha optado por el uso de vehículos pequeños. De igual forma, se observa que en el periodo colonial las movilizaciones terrestres se trazaron, principalmente, rodeando las islas en cercanía a sus costas.

El tercer desarrollo del complejo de la producción se encuentra vinculado al sistema fortificado y conecta las fuentes de materia prima como maderas y canteras de roca con los asentamientos y las diferentes fortificaciones. El complejo defensivo fue cambiante a lo largo de los siglos. En su momento de mayor esplendor, el sistema estuvo compuesto por 16 construcciones militares, mientras que, en otros períodos, únicamente había seis. Caminos terrestres y marítimos fueron implementados para permitir la comunicación entre los elementos del sistema fortificado. El gobernador Butler menciona frecuentemente que usaba chalupas (embarcaciones de remo) para ir a las diferentes fortificaciones en construcción, a su casa, al poblado principal y para establecer comunicación con las embarcaciones que llegaban a las islas (Cumming, 2017). El desarrollo del Paisaje Cultural Marítimo de la Movilidad, por consiguiente, estuvo fuertemente influido por el aumento de las estructuras fortificadas y el asentamiento defensivo de los puntos clave para la defensa durante el periodo colonial, principalmente, desde el siglo XVII.

Consideraciones finales

Las islas de Providencia y Santa Catalina ofrecen un amplio espectro de evidencias para entender integralmente su trayectoria social y cul-

FIG 10. COMPONENTES MATERIALES E INMATERIALES DEL PAISAJE CULTURAL MARÍTIMO EN PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA (ELABORACIÓN PROPIA, DIMAR 2019).



tural. En este estudio esbozamos parte de estas líneas de información y planteamos una perspectiva para su análisis. La movilidad jugó un papel fundamental para la historia de las islas y por ello ha sido fundamental abordar en profundidad esta temática. Así se ha reconocido cómo permitió que las islas se fueran convirtiendo poco a poco (dando continuidad a los procesos de las épocas prehispánicas y las comunidades originarias) en un nodo geoestratégico para todo el Caribe durante época colonial y siglos subsiguientes notando la presencia de múltiples actores de orígenes geoculturales dispares interesados por

el control de este territorio, el manejo de las rutas transitables y los recursos que se transportaban en ellas.

Es el espacio náutico el que permite recopilar evidencias y entenderlas a partir de los usos y las apropiaciones de determinados contextos. En nuestra opinión, los espacios acuáticos no responden de forma aislada a los fenómenos sociales, sino que existe además un espacio terrestre que permite la conectividad entre las poblaciones. Por esta razón, el concepto de Paisaje Cultural Marítimo permite integrar todos los aspectos concernientes a las relaciones históricas entre los seres humanos y el mar. Este paisaje permite a los humanos llevar a cabo múltiples actividades en función de los recursos que produce, sus características espaciales y los usos que admite. La movilidad, en este sentido, no actúa de manera aislada y se encuentra íntimamente vinculada, en este caso particular, a la producción y obtención de recursos (para la subsistencia de las poblaciones) y a la defensa militar del entorno (para garantizar el control de los espacios conectores).

A lo largo de la investigación se pudo observar la convergencia de las diferentes actividades de movilidad, defensa y producción en el territorio. Algunas de estas prácticas (especialmente aquellas relacionadas con la navegación, pesca y agricultura) prevalecen hoy en día. Así mismo, se pudo observar que hay una clara relación entre los componentes naturales y culturales que conforman y configuran el Paisaje de la Movilidad de Providencia y Santa Catalina. También fue posible establecer las áreas de mayor potencial arqueológico de acuerdo a las evidencias halladas y a las referencias encontradas en las fuentes tanto documentales, gráficas y orales consultadas (FIGURA 10).

Todo esto, se ve materializado en aquello que para este caso se denominó como Mar Verde y Mar Azul, en donde es posible observar la importancia de los entornos terrestres y acuáticos para la supervivencia de las personas que habitan el territorio y que pasan transitoriamente por él. Cualquier aproximación analítica que se formule debe entender no solamente las evidencias tangibles (materiales culturales y características paisajísticas), sino también los testimo-

nios de las personas vivas, quienes preservan información ancestral que difícilmente puede recuperarse en el ámbito interpretativo de la arqueología o la historia. En definitiva, se espera que en próximas aproximaciones se generen propuestas con un mayor enfoque en los conocimientos tradicionales, donde la arqueología de los pueblos originarios adquiera una mayor relevancia. La integración de múltiples fuentes de información y su estudio desde diferentes disciplinas o áreas del conocimiento interesadas en el mar y las personas que habitan en él, es necesaria para la caracterización de los paisajes culturales marítimos y para el conocimiento de sus dinámicas en el pasado y en el presente.

Agradecimientos

La planeación, desarrollo y conclusión del presente proyecto fue posible gracias al apoyo de múltiples instituciones y personas involucradas en el proceso investigativo. Por un lado, un agradecimiento especial a los organizadores y gestores de la “Expedición Científica Seaflower Old Providence & St. Catalina” desarrollada en 2019 por la Comisión Colombiana del Océano (CCO). Por otro lado, a la comunidad local de Providencia y Santa Catalina y expedicionarios y expedicionarias, quienes fueron un cimiento estructural en la presente propuesta analítica, principalmente a: Katia Bowie, Alejandro Archbold, Aishlon Dewcias, Amparo Pontón, Adan Henry Livingston, Adriana Gómez Arelis Robinson, Benjamín Suárez, Betty Gómez, Breyner Paredes, Camie May B, Casilda Duffis Guzmán, Casimiro Ewbair Hyman, Daniela Archbold, Denis Livingston, Dermid Howard, Deyuis Garces, Dionisia Gómez Davis, Edgar Jay Stephens, Elaisha Lever, Eloy James, Elvis Navarro, Firthbort Brown, Greshan Newball, Hamed Archbold, Janideza Antonio, Javier Archbold, Jeison García, Jordanca Bryan Bent, Juan de Castellanos, Leandra Bent, Leonorio Archbold, Manuela Roa, Marcela Cano, María Mercedes Peláez, Mathew Bordiú, Martha Cummings, Michael Henry, Narda Riaño, Nei

ji Britton, Nicasio Howard (q.e.p.d), Noel Archbold, Olivier Hodent, Ricardo Olave, Roosevelt Howard, Sandra Steele Livingston, Sheily Orozco Archbold, Suheidy Bodeu, Stephanie Taylor, Thomas Livingston, Uriah Steele, Valeria Orozco, Vaioh Styeele, Vanburen Ward Bolívar, Vioata Posada, Viviet Bernard, Walwin Brown, William Withman, Zulin Hawkins. Finalmente, a las instituciones y organizaciones vinculadas con el estudio de este particular paisaje cultural marítimo: la Dirección General Marítima (DIMAR), el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), la Armada Nacional de Colombia (ARC), el Centro de Estudios Oceanográficos e Hidrográficos (CIOH), el Departamento de Buceo y Salvamento (DEBUSA), la Escuela Naval de Suboficiales A.R.C de Barranquilla, el SENA Providencia, la Institución Educativa María Auxiliadora y la Cooperativa de Pescadores de Providencia.

Bibliografía

- AFANE, É. (2012). "L'adaptation des navires aux espaces de navigation durant l'Antiquité tardive en Méditerranée". *Journal of the history of technology. Le patrimoine maritime. Dossier thématique*. 1-1, 50-57.
- ARCHBOLD, J. (2014). *Fort Warwick / Fuerte de la Libertad Santa Catalina y Providencia: Informe sobre su historia*. Recuperado de <https://www.providencia-sanandres.gov.co/estudios-e-investigaciones/fort-warwickfuerte-la-libertad-santa-catalina-y-providencia>
- BEAUDRY, M. y PARNO, T. (2013). "Introduction: Mobilities in Contemporary and Historical Archaeology". En M. C. Beaudry y T. G. Parno (eds.), *Archaeologies of Mobility and Movement* (pp. 1-476). New York: Springer New York.
- BRINCK, G. y MORALES, C. (2007). "Dinámicas de la Insularidad: Espacio, Lugar y Territorio en Puerto Gala". *Actas del 6º Congreso Chileno de Antropología Simposio Dinámicas del Territorio*, 593-600.
- CAMPILLO, A. y VILLEGAS, V. (2015). "Innovaciones en terapia narrativa con el árbol de la vida: intervención con jóvenes que se cortan la piel". *Revista de psicología: Procesos psicológicos y sociales*, 2 (1), 4-24.
- CHARRIEZ, M. (2012). "Historias de vida: Una metodología de investigación cualitativa". *Revista Griot*, 5 (1), 50-67.
- CODAZZI, A. (1970). *Memorias: Obras generales*. Caracas: Universidad Central de Venezuela.
- COOK, C. (2001). *Maritimity in Prehistoric Scandinavia: Cognitive Domain Formation and the Reconstruction of a Mesolithic Mindset*. [Tesis de master, Texas A&M University], <https://hdl.handle.net/1969.1/ETD-TAMU-2001-THESIS-C66>.
- CUMMING, S. (2017). *Providence, Santa Catalina, and San Andrés (1629-1901) The Butler Diary and other curiosities*. Archipiélago de San Andrés y Providencia: Bottom House Publishing.
- DEL CAIRO, C., RIERA, C., ALDANA, J., BÁEZ, V., CARO, G., CHÁVEZ, A. & PEÑARETE, A. (2019). *Patrones de Navegabilidad, Accidentalidad y Hundimiento 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*. (Informe. No publicado). Universidad Externado de Colombia - Instituto Colombiano de Antropología e Historia.
- DEL CAIRO, C., CHADID, A., QUINTANA, D., LÓPEZ, A., ALDANA, J., BÁEZ, V., SARMIENTO, J., ACOSTA, D. & MORENO, M. (2020). *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*. (Informe. No publicado). Dirección General Marítima (DIMAR) - Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).

DEL CAIRO, C., RIERA, C., BÁEZ, V., SARMIENTO, J. y ALDANA, J. (2022). "Control y defensa de los Espacios Náuticos en el Caribe colombiano durante el Período Colonial". *Revista Contacto*, 1 (3), 198-237.

DUNCAN, B. y GIBBS, M. (2015). "Shipping Mishaps and the Maritime Cultural Landscape". En *Please God Send Me a Wreck*, pp. 7-33. New York: Springer.

EASTMAN, J. (1992). "El archipiélago de San Andrés y Providencia. Formación histórica hasta 1822". *Revista Credencial, Historia III*, 25-36.

ESQUEMELING, A. (1914). *The Buccaneers of America; Or, The Pirates of Panama: A True Account of the Famous Adventures and Daring Deeds of Sir Henry Morgan and Other Notorious Freebooters of the Spanish Main*. New York: Frederick A. Stokes Company.

BORDA, F. y RODRÍGUEZ, B. (1987) *Investigación Participativa*. Montevideo: La Banda Oriental.

GONZÁLEZ-RIPOLI, D. (2003) "Idea y representación del Caribe en la Cartografía Española del siglo XVIII". *Contrastes, Revista de Historia* 12, 81-91.

KUPPERMAN, K. (2004). *Providencia Island, 1630-1641: The Other Puritan Colony*. New York: Cambridge University Press.

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. (Informe. No publicado). Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).

MÁRQUEZ, A. (2013). "Culturas migratorias en el Caribe colombiano: El caso de los isleños raizales de las islas de Old Providence y Santa Catalina". *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, 19, 204-229.

MÁRQUEZ, A. (2014) "Catboats, Lanchs and Canoes: apuntes para una historia de las relaciones de las islas de Providencia y Santa Catalina con el Caribe centroamericano e insular a través de la construcción y el uso de embarcaciones de madera". *Passagens. Revista Internacional de Historia Política e Cultura Jurídica*, 6 (3), 480-508.

MÁRQUEZ, A. (2015). *Fi wi Sea. Nuestro mar. Our Sea: Historias y memorias del mar isleño raizal*.

Bogotá: 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*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).

MORENO, M. y BÁEZ, V. (2021). "Expedición Seaflower: El Paisaje Cultural Marítimo de Providencia y Santa Catalina. Resultados Preliminares". *Boletín Científico Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas - CIOH*, 40 (1), 83-90.

RUBIO-ARDANAZ, J. (2010). "Presentación: Las realidades marítimo-costeras como expresión de maritimidad

y objeto de estudio antropológico". *Zainak*, 33, 9-24.

SÁNCHEZ, J. (1642). "Relación del suceso que tuvo Francisco Díaz Pimienta General de la Real Armada de las Indias en la Isla de Santa Catalina". En *Varias relaciones del Perú y Chile y conquista de la isla de Santa Catalina 1535 a 1658 (1879)* (pp. 330- 359). Madrid: Imprenta de Miguel Ginesta.

SANTACREU, D. (2014). Materiality, techniques and society in pottery production: The Technological Study of Archaeological Ceramics through Paste Analysis. Varsovia: De Gruyter Open Poland.

SNEAD, J., ERICKSON, C. y DARLING, J. (2014). "Making Human Space: The Archaeology of Trails, Paths, and Roads"

En Snead, J., Erickson, C. y J. Darling (Eds.). *Landscapes of Movement: Trails, Paths, and Roads in Anthropological Perspective* (pp. 1-19). Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

SOLIZ, F. y MALDONADO, A. (2006). *Guía de metodologías comunitarias participativas*. Lago Agrio: Clínica ambiental.

VIDAL A. (2011). "Noticias de San Andrés e islas vecinas 1789". *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, 14, 277-282.

WESTERDAHL, C. (2011). "The Maritime Cultural Landscape". En Catsambis, A., Ford, B. y D. Hamilton, (Eds.). *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology* (pp 733-762). New York: Oxford University Press.

