

Expedición Seaflower: el paisaje cultural marítimo de Providencia y Santa Catalina. Resultados preliminares. *Seaflower expedition: the maritime cultural landscape of Providencia and Santa Catalina. Preliminary results.*

DOI: 10.26640/22159045.2021.566

Fecha de recepción: 2020-10-30 / Fecha de aceptación: 2021-06-20

Maritza Moreno Calderón¹; Laura Victoria Báez Santos²

CITAR COMO:

Moreno Calderón, M.; Báez Santos, L. V. (2021). Expedición Seaflower: el paisaje cultural marítimo de Providencia y Santa Catalina. Resultados preliminares. *Bol. Cient. CIOH*; 40(1): 83-90. ISSN impreso 0120-0542 e ISSN en línea 2215-9045. DOI: <https://doi.org/10.26640/22159045.2021.566>

RESUMEN

Providencia y Santa Catalina han sido primordiales para la comunicación y la navegación entre los diferentes territorios del Caribe y la costa colombiana. Así, a través de los siglos, la integración de actores culturales y naturales ha contribuido a la creación de un paisaje cultural marítimo. En este sentido se diluyen los límites entre la tierra y el mar, por medio de las dinámicas sociales, políticas, religiosas, militares, bélicas, económicas, comerciales y tecnológicas que se pueden observar tanto en los sitios arqueológicos como en la actualidad. El proyecto 'Apropiación social del paisaje cultural marítimo en Providencia y Santa Catalina: caracterización del espacio náutico desde una perspectiva histórica' pretende comprender y caracterizar las dinámicas y elementos que hacen parte del paisaje cultural marítimo de las islas a partir del análisis de diferentes fuentes de información de manera interdisciplinaria (arqueología, antropología, historia, hidrografía). Sin embargo, este artículo busca enfatizar en una caracterización arqueológica no intrusiva de sitios arqueológicos que permiten comprender las dinámicas de movilidad, producción y defensa de las islas como elementos que contribuyen a la configuración del paisaje cultural marítimo.

PALABRAS CLAVE: patrimonio cultural sumergido, Providencia y Santa Catalina, paisaje cultural marítimo.

ABSTRACT

Providencia and Santa Catalina have been essential for communication and navigation between the different territories of the Caribbean and the Colombian coast. Thus, through the centuries the integration of cultural and natural actors has contributed to the creation of a Maritime Cultural Landscape. In this sense, the boundaries between land and sea are diluted through social, political, religious, military, war, economic, commercial and technological dynamics that can be observed both in archaeological sites and nowadays. The project "Social Appropriation of the Maritime Cultural Landscape in Providencia and Santa Catalina: Characterization of the Nautical Space from a Historical Perspective" aims to understand and characterize the dynamics and elements that are part of the Maritime Cultural Landscape of the islands from the analysis of different sources of information in an interdisciplinary way (archeology, anthropology, history, hydrography). However, this article seeks to emphasize a non-intrusive archaeological characterization of archaeological sites that allow understanding the dynamics of mobility, production, and defense of the islands as elements that contribute to the configuration of the Maritime Cultural Landscape.

KEYWORDS: Submerged cultural heritage, Providencia and Santa Catalina, maritime cultural landscape.

¹ Orcid: 0000-0002-4403-7898. Universidad Externado de Colombia. Correo electrónico: mmorenoc@dimar.mil.co.

² Orcid: 0000-0003-3298-1360. Dirección General Marítima. Correo electrónico: victoriabaezsantos@gmail.com.

INTRODUCCIÓN

Los territorios de Providencia y Santa Catalina han sido testigos de diferentes transformaciones sociales, políticas, religiosas, militares, bélicas, económicas, comerciales y tecnológicas a lo largo de los siglos. Esto se debe a que las islas de la región insular de Colombia han sido estratégicas para la comunicación y movilidad entre los territorios del Caribe y el continente. Así la constante interacción entre las poblaciones raizales, europeas, afro, afrodescendientes y mestizas han conllevado a transformaciones en el paisaje a nivel físico y sociocultural. Este proyecto se enmarca en la 'Expedición Científica Seaflower: Old Providence y Santa Catalina 2019' y tuvo como objetivo caracterizar los componentes del paisaje cultural marítimo de Providencia y Santa Catalina vinculando diferentes fuentes de información. A partir de ello se pretende observar los elementos materiales e inmateriales, la relación entre actores humanos y no humanos, y comprender las dinámicas de accidentalidad y navegabilidad.

Este proyecto fue posible gracias al convenio entre diferentes instituciones como el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (Icanh) y la Dirección General Marítima (Dimar), el cual contó con el apoyo del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH), la Escuela Naval de Suboficiales "ARC de Barranquilla" y el Departamento de Buceo y Salvamento (Debusa). De esta forma se pretende realizar un estudio interdisciplinar que permita integrar y horizontalizar los diferentes saberes para construir conocimientos. Por este motivo el proyecto busca vincular análisis desde la antropología, la arqueología, la historia y las ciencias del mar. Sin embargo, se enfocará en los resultados preliminares del trabajo arqueológico.

MARCO TEÓRICO Y METODOLOGÍA

Los seres humanos generan diferentes tipos de relaciones con el entorno marítimo que se expresan a través de las prácticas cotidianas (en las esferas económicas, políticas, históricas, sociales y recreativas, entre otras) y hacen parte de la maritimidad. Este concepto abarca no solo los espacios, sino también el valor y el significado cultural que se le ha dado históricamente, motivo por el cual los correlatos arqueológicos adquieren

relevancia para comprender la relación ser humano-mar (Cook, 2001).

En este sentido, la maritimidad puede ser observada a través de las transformaciones del paisaje cultural marítimo. Este último está compuesto por diferentes elementos, tanto de la naturaleza y la cultura, así como el mar y la tierra, diluyéndose los límites entre ellos (Acuto, 2013; Westerdahl, 1992, 2013). A partir de esta perspectiva se analiza la importancia que tienen los elementos culturales materiales (puertos, embarcaciones, fondeaderos, asentamientos marítimos, etc.), culturales inmateriales (tradiciones, rutas de navegación, toponimia, etc.), naturales (características físicas del entorno), hasta otros tipos de paisaje (paisajes económicos, de transporte y comunicación, de poder, cognitivos, etc.) (Duncan y Gibbs, 2015; Westerdahl, 2013).

De acuerdo con las características de Providencia y Santa Catalina, cabe resaltar tres elementos que han jugado un papel primordial a través de su historia. En primer lugar está el complejo de movilidad, definido como la integración del movimiento físico, los significados del desplazamiento y sus prácticas experimentadas, a través de los cuales se generan relaciones de poder (Cresswell, 2010 citado en Beaudry y Parno, 2013). Un segundo elemento es el complejo de la defensa que permite realizar un acercamiento a los tres niveles de la guerra: la estrategia, operación y la táctica (Bleed y Scott, 2011). Por último, un tercer elemento es el complejo de la producción, entendido desde la cadena operatoria, es decir, a partir de las secuencias de operaciones en las cuales se desarrollan acciones diferentes materiales, espacios y herramientas específicos (Santacreu, 2014).

Así, para la comprensión de estos elementos se desarrolló una metodología que lograra involucrar los diferentes tipos de fuentes. Se partió de fuentes primarias tales como escritas (diarios de viajeros, diarios de batalla, documentos oficiales, entre otros), cartográficas, pictográficas y fuentes orales. Además, se involucraron fuentes secundarias de investigaciones arqueológicas, antropológicas, históricas y de las ciencias del mar.

Para ello, una primera etapa consistió en el análisis de fuentes documentales para comprender

los elementos del paisaje cultural marítimo, así como la posible cultura material. Con base en este análisis se determinaron los patrones de accidentalidad y navegabilidad (Del Cairo *et al.*, 2019) y se formuló un sistema de información geográfico para determinar la potencialidad arqueológica. Una segunda etapa consistió en la salida de campo, dividida en dos componentes: por un lado, el antropológico, se realizó por medio de entrevistas semiestructuradas, cartografía social y el catboat de los sueños; por otro lado, el componente arqueológico, consistió en un reconocimiento arqueológico no intrusivo en el cual se pretendía realizar la identificación de sitios arqueológicos con su respectiva documentación fotográfica y un esquema planimétrico (en caso de ser posible).

A partir de esta información, una tercera etapa consistió en el análisis de la información para identificar cambios y continuidades en las percepciones y usos del espacio. Además, desde los resultados arqueológicos se generaron fichas de registro diagnósticas para cada uno de los sitios. Para ello se tomó como precedente las elaboradas por el PEMP FORT BAHÍA (Del Cairo *et al.*, 2020). Así mismo se realizó la fotogrametría de algunos de los artefactos de los sitios identificados. Esta herramienta es útil para la documentación, gestión y divulgación del patrimonio arqueológico al reproducir modelos 3D que pueden ser compartidos

entre la comunidad académica, las comunidades locales y el público en general (Yamafune, 2016).

Una vez analizada la información se procedió a la cuarta fase que consistió en la realización de un sistema de información geográfica donde se involucran los elementos materiales e inmateriales del paisaje cultural marítimo. Así mismo se plantearon iniciativas para la divulgación de resultados por medio de un evento que contara con los saberes locales y académicos. Por último, la quinta etapa consistió en la realización del informe final de la investigación.

RESULTADOS PRELIMINARES

Desde el componente arqueológico de la investigación, los resultados fueron divididos entre los tres componentes de la investigación: movilidad, defensa y producción. A través de ello se vinculó la información histórica y la identificación de los sitios arqueológicos en campo. A nivel defensivo, en las islas los datos históricos muestran que por medio de las diferentes ocupaciones se construyeron varias fortificaciones para la protección de las diferentes zonas de las islas (Cummings, 2017). Así, a partir del análisis de las fuentes primarias se identificaron zonas de interés arqueológico que posteriormente fueron corroboradas en campo de manera no intrusiva.

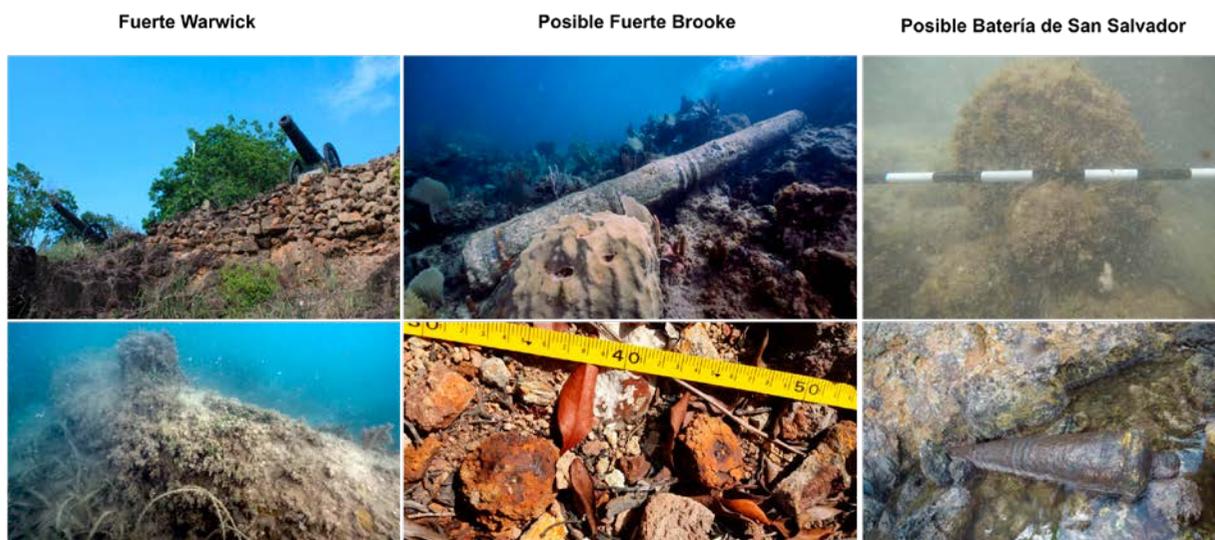


Figura 1. Elementos arqueológicos de las fortificaciones identificadas. (Fotos: Santiago Estrada, Fernando Cadena, Banco de Imágenes Dimar).

En primer lugar, se identificó el Fuerte Warwick. Fortificación conformada por muros, esquirlas de balas, ladrillos, cañones, cerámica y unos restos de pozo. En segundo lugar, los elementos arqueológicos dan indicios del posible Fuerte Brooke por el hallazgo de restos de cerámica, esquirlas de balas, restos de ladrillos, muros, balas redondas, clavos y tres cañones (uno en tierra y dos en la parte acuática). En tercer lugar, se hallaron dos cañones, uno en una

zona intermareal y el otro sumergido que podrían corresponder con la batería de San Salvador. Estas tres fortificaciones se encontraban en la isla de Santa Catalina, la primera teniendo como función principal la protección de la bahía y el asentamiento; las dos últimas posiblemente tenían una función de vigilancia y control para alertar a las demás fortificaciones de presencia enemiga (figuras 1 y 2).

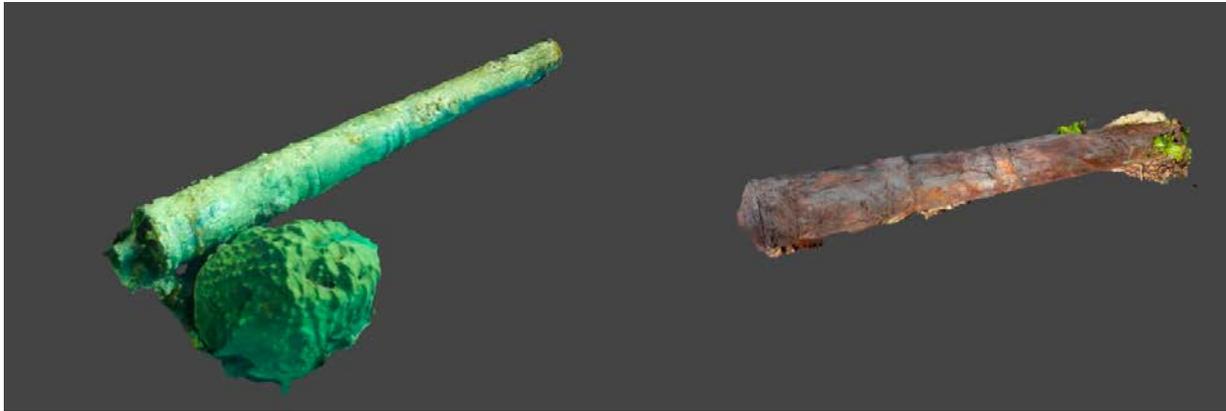


Figura 2. Fotogrametría de los cañones del Fuerte Brooke.

Este complejo defensivo estaba fuertemente vinculado al entorno natural, motivo por el cual la posición de las fortificaciones era estratégica para vigilar, controlar, restringir el acceso marítimo a las islas. En este sentido, cabe resaltar la importancia del mar para el complejo de defensa ya que, como narra Esquemeling (2010), durante un ataque pirata observaron que “en el lado del mar era inexpugnable, debido a las rocas que lo rodeaban, y el mar golpeaba furiosamente sobre ellos”. Además, las islas presentaban una ventaja a nivel defensivo por el arrecife coralino que condiciona la entrada de embarcaciones.

De esta forma, a través de un análisis de las fuentes primarias, especialmente de las cartográficas, es posible determinar las rutas de navegación, las zonas de fondeo y sus transformaciones a lo largo de los siglos. Es a través de estas zonas de tránsito que se genera la movilidad en las islas, surgiendo adaptaciones en las condiciones de vida de los seres humanos. En este sentido, cabe resaltar dos rutas de navegación de gran relevancia para entrar a las islas, la primera desde la zona sureste de Providencia y la segunda desde la zona noreste de

Santa Catalina (Figura 3). De igual manera, a lo largo de los siglos las zonas de fondeo cambiaron conforme a las ocupaciones de la isla, siendo así que durante la ocupación española del siglo XVII las zonas de fondeo principalmente se encuentran en los alrededores de la isla de Santa Catalina y en el lado oeste de Providencia, mientras que en siglos posteriores se hace más referencia a aquellas en la zona sur y oeste de Providencia.

Así mismo, la interacción entre los elementos naturales y culturales cobra importancia para entender los patrones de accidentalidad. En la región insular de Colombia, a través del análisis de los diferentes tipos de fuentes se identificaron 24 eventos de accidentalidad, algunos de los cuales culminaron con el hundimiento de las embarcaciones o con pérdidas parciales (Figura 4). En este sentido, durante la investigación se identificó un posible naufragio en cercanías a la bahía de Santa Catalina, caracterizado por tener el ancla con el brazo partido, un ancla con el arganeo incompleto, un cañón, una herramienta de metal, restos cerámicos y una gran cantidad de piedras de lastre (Figura 5).

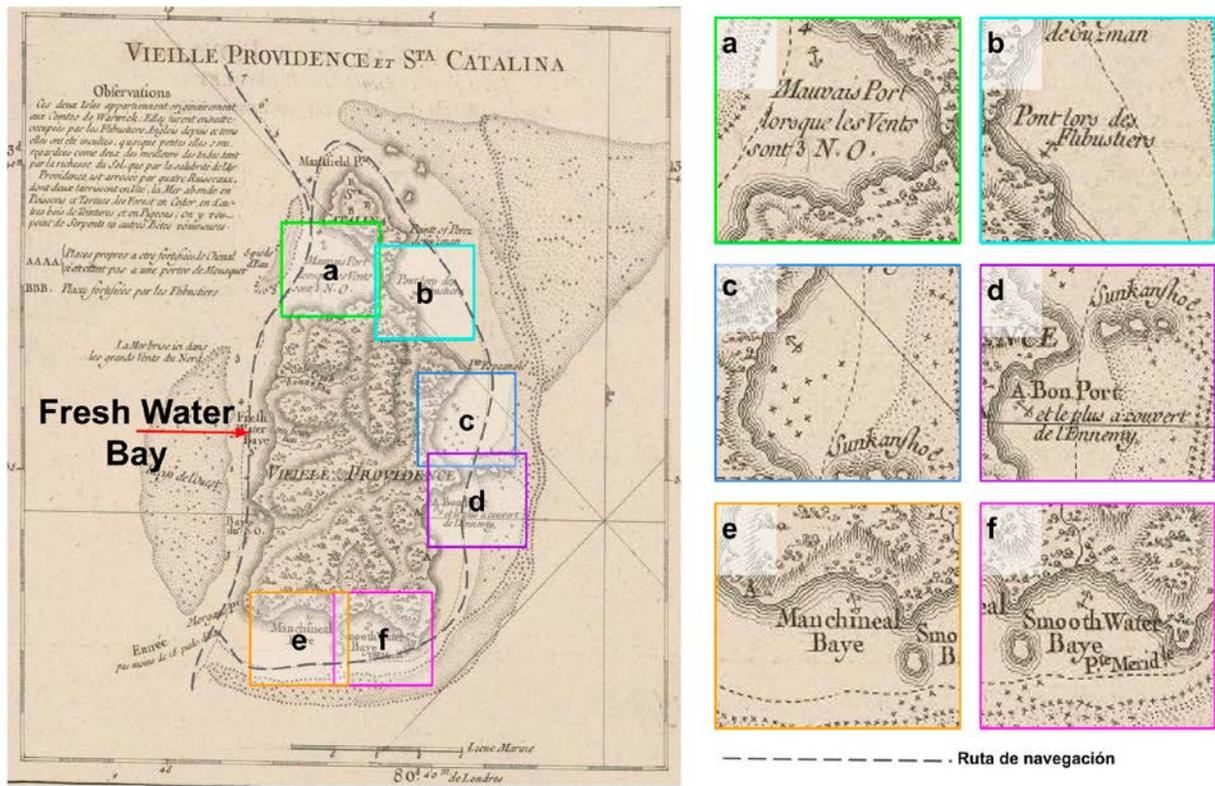


Figura 3. Rutas de navegación en el mapa 'Ruatan ou Rattan Levé Par Henry Barnsley Lieutenant Augmenté Par Jefferys en 1775 Traduit de l'Anglais', John Carter Brown Library (1779).

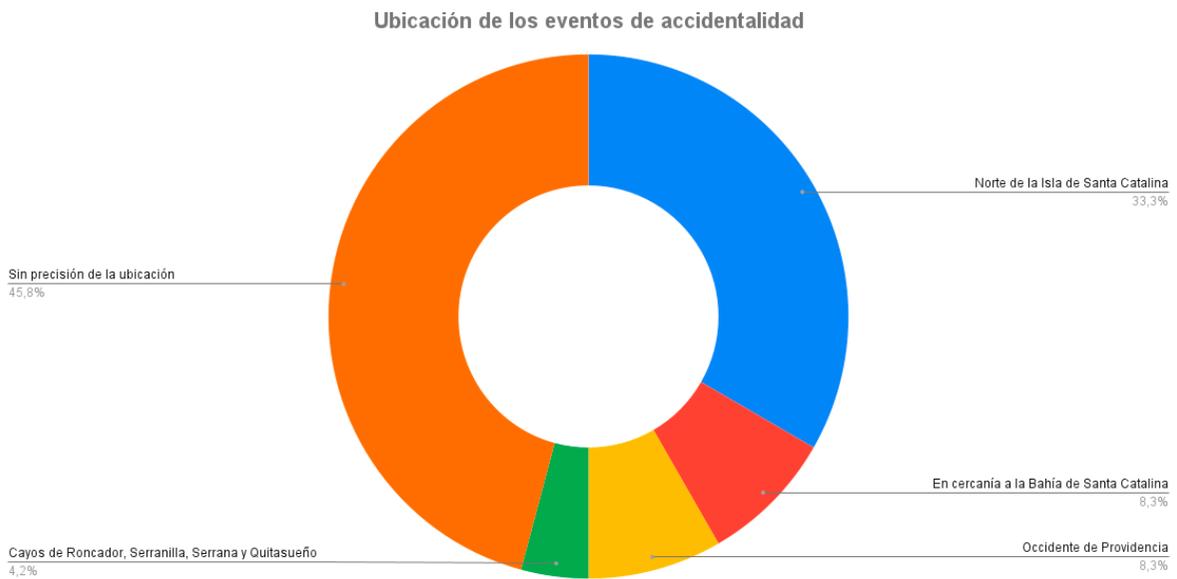


Figura 4. Ubicación de los eventos de accidentalidad en el Caribe Insular.



Figura 5. Fotografías del posible naufragio donde se observa un cañón, un ancla y la agrupación de lastre. (Fotos: Santiago Estrada, Banco de Imágenes Dimar).

Estos elementos dan cuenta de la cantidad de interacciones que existían entre las islas del archipiélago con las demás islas del Caribe y el continente. Estas interacciones se desarrollaron como parte de las actividades de control gubernamental del territorio del imperio español, de los ingleses o incluso como parte de las actividades de piratas y corsarios. Así, a lo largo de los siglos se crearon fuertes vínculos con regiones como Cartagena de Indias (Colombia), Portobelo (Panamá) y Port Royal (Jamaica).

Estos vínculos se vieron reflejados en las actividades productivas y sus transformaciones, de acuerdo con las necesidades básicas de los pobladores de las islas, pero también respondiendo a las del contexto regional y europeo; es decir, existió una producción de alimentos para el autoconsumo que, en algunos casos, se fue transformando para volverse un poco más comercial durante en los últimos siglos. En este sentido, la creación del complejo productivo de las islas estuvo fuertemente influenciada por los vínculos con los otros territorios y se refleja incluso en las prácticas de la actualidad. De igual forma, en el desarrollo productivo de las islas se

observa que en el espacio se diluyen los límites entre el mar y la tierra (Brinck y Morales, 2007) a través de las prácticas agrícolas y pesqueras, conformándose así un “mar verde” y un “mar azul”.

CONCLUSIONES PRELIMINARES

A lo largo de la investigación ha sido posible identificar y caracterizar los elementos del paisaje cultural marítimo, tanto materiales como inmateriales. A través de una aproximación histórica y arqueológica se han evidenciado las transformaciones en la configuración de los espacios, así como las diferencias en los aspectos físicos producto de los procesos de formación de sitio. En este sentido, por ejemplo, en el sistema de defensa se observa una interrelación de aspectos oceanográficos, climáticos, geográficos, biológicos, culturales y humanos.

Por otro lado, es de resaltar que los territorios de Providencia y Santa Catalina se conformaron como zonas de tránsito por su cercanía a otras zonas insulares o continentales. Lo que permitió

que se generaran intereses políticos en las islas, bien sea para la vigilancia y protección de las rutas de navegación principales o para atacar las flotas enemigas. Esta constante interacción con otros territorios le permitió a Providencia y Santa Catalina conformar un "paisaje de la conectividad y la movilidad".

Finalmente, cabe resaltar que la investigación también pretende resaltar que existe un estrecho vínculo entre la comunidad y los sitios arqueológicos, que debe derivar en un fortalecimiento de la arqueología de los pueblos originarios. De esta forma se realiza un reconocimiento de sus materialidades, partiendo de un enfoque coparticipativo donde se realice una democratización de los saberes.

AGRADECIMIENTOS

Las autoras agradecen a todas las personas de la comunidad local e instituciones que hicieron parte de la investigación por brindar apoyo en las fases de campo, analíticas e interpretativas; por sus valiosos aportes en términos logísticos, así como sus conocimientos que permitieron llegar a un mejor entendimiento de la riqueza patrimonial de las islas.

REFERENCIAS

- Acuto, F. (2013). ¿Demasiados paisajes?: múltiples teorías o múltiples subjetividades en la arqueología del paisaje. *Anuario de Arqueología* 5, pp. 31-50.
- Beaudry, M.; Parno, T. (2013). Introduction: Mobilities in Contemporary and Historical Archaeology. In M. C. Beaudry & T. G. Parno (Eds.), *Archaeologies of Mobility and Movement* (pp. 1-476). https://doi.org/10.1007/978-1-4614-6211-8_1
- Brinck, G.; Morales, C. (2007). *Dinámicas de la insularidad: espacio, lugar y territorio en Puerto Gala*. Colegio de Antropólogos de Chile A. G, Valdivia.
- Bleed, P.; Scott, D. (2011). Contexts for conflict: Conceptual tools for interpreting archaeological reflections of warfare. *Journal of Conflict Archaeology*: 6(1): 42-64. <https://doi.org/10.1179/157407811X12958860458497>
- Cook, C. (2001). *Maritimity in prehistoric scandinavia: Cognitive domain formation and the reconstruction of a mesolithic mindset*. Texas A&M University.
- Del Cairo, C.; Riera, C.; Aldana, J.; Báez, V.; Caro, G.; Chávez, A.; Peñarete, A. (2019). *Patrones de navegabilidad, accidentalidad y hundimientos en el Caribe colombiano: siglos XVI-XX como insumo para el registro nacional de patrimonio arqueológico sumergido*. Fase piloto 1. Cartagena de Indias e Inmediaciones y Riohacha. Universidad Externado de Colombia - Instituto Colombiano de Antropología e Historia (Icanh).
- Cummings, S. (2017). *Providencia, Santa Catalina, and San Andrés (1629-1901) The Butler Diary and other curiosities*. Bottom House Publishing.
- Del Cairo, C.; Riera, C.; Matiz, P.; Garcés, J.; Álvarez, P.; Báez, L. V.; Aldana, J.; Amórtegui, A.; Rozo, L.; Rossi, V.; Sánchez, C. (2020). *Componente arqueológico del diagnóstico del PEMP Fort Bahía, Cartagena de Indias e inmediaciones*. Convenio específico No. 1 suscrito entre la Universidad Externado de Colombia y la Escuela Taller de Cartagena de Indias en el contexto del convenio marco suscrito el 10 de diciembre de 2018.
- Duncan, B.; Gibbs, M. (2015). Shipping Mishaps and the Maritime Cultural Landscape. In *Please God Send Me a Wreck* (pp. 7-33). Springer. https://doi.org/10.1007/978-1-4939-2642-8_2
- Esquemeling, J. (2010). *The Buccaneers of America or the pirates of Panama. A true account of the famous adventures and dang deeds of Sir Henry Morgan and other notorious freebooters of the Spanish Main*. [1678]. Frederick A Stockes Company. New York.
- Santacreu, D. A. (2014). *Materiality, Techniques and Society in Pottery Production: The technological study of archaeological ceramics through paste analysis*. Walter de Gruyter GmbH & Co KG. <https://doi.org/10.2478/9783110410204>
- Westerdahl, C. (1992). The maritime cultural landscape. *International Journal of Nautical Archaeology* 21 (1): 5-14. <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.1992.tb00336.x>

Westerdahl, C. (2013). *The maritime cultural landscape. The Oxford handbook of maritime archaeology.* Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199336005.013.0032>

Yamafune, K. (2016). *Using computer vision photogrammetry (Agisoft Photoscan) to record and analyze underwater shipwreck sites.* Texas A&M University.