



INFORME FINAL

**FASES DE RECONOCIMIENTO SUBMARINO NO INTRUSIVO Y
PROSPECCIÓN EN TIERRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL MUELLE
TURISTICO DE EMBARQUE DE PASAJEROS EL COVE. ISLA DE SAN
ANDRES. PROGRAMA DE ARQUEOLOGÍA PREVENTIVA.
ARCHIPIELAGO SAN ANDRES, PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA.**

AUTORIZACIÓN ICANH N° 5726

Digitalización, Biblioteca especializada Alicia Dussán de Reichel. ICANH
YURI ROMERO PICÓN
ARQUEÓLOGO

SAN ANDRES, AGOSTO DE 2016

INTRODUCCIÓN

El proyecto se inscribe en el marco de la arqueología preventiva en la isla de San Andrés (ver cartografía, plano 1). El objetivo general ha sido el de aportar conocimiento sobre la arqueología del área de estudio, a partir de la identificación y el análisis de vestigios arqueológicos. La actividad llevada a cabo se basó, por un lado, en el reconocimiento no intrusivo del fondo marino, registro fotográfico y análisis de lo observado en relación con la información batimétrica de un polígono de 2.222,96 m². Por otro lado, en el sector del muelle proyectado en tierra, la prospección se realizó mediante observaciones en superficie y registro fotográfico de los puntos de muestreo proyectados en un polígono de 268,40 m²; en la mayor parte de esta área se halla un muelle que será demolido para la construcción del nuevo muelle y en los sectores no construidos se encuentra superficie dura de coral muerto. En total, el área de estudio es de 2.491,36 m². En la tabla 1 y en la cartografía (plano 4) se indican las coordenadas de los polígonos de intervención.

Tabla 1. Coordenadas de los polígonos (Magna Sirgas Oeste – Oeste)

ID	Norte	Este
C1	1877621,20	820402,07
C2	1877625,74	820446,35
C3	1877619,74	820446,97
C4	1877615,20	820402,69
C5	1877609,15	820343,95
C6	1877594,83	820345,42
C7	1877610,63	820499,10
C8	1877624,95	820497,63

Descripción: El proyecto consiste en realizar la construcción de un muelle turístico de embarque de pasajeros en la bahía del Cove en San Andres Isla. El muelle, que corresponde a un área de 2.491,36, estará estructuralmente compuesto por un conjunto de pilotes a los cuales se les fundirá encima una placa de concreto que alojará dos volúmenes comerciales y un volumen general de recepción de pasajeros. Esta placa será acabada con madera sintética que permitirá el flujo de personas. Los pilotes que componen el muelle son en total 75 con diámetro de 16" y longitudes variables, que se hincarán en el lecho marino a una profundidad máxima de 1,80 Mts. Estos pilotes serán fabricados con camisas en acero, reforzados y rellenos en concreto. El área de intervención directa será de 154,48 m de largo por 14,39 m de ancho para un total de 2.222,96 m² donde se instalará el muelle. En tierra la extensión del muelle se hará en un área de 44,51 m de largo por 6,03 m de ancho para un total de 268,40 m² donde se construirán las instalaciones de facilidades del muelle.

Oceanográficamente, la bahía El Cove se halla en una terraza prearrecifal tal como se observa en la figura 1 y en la cartografía (plano 2). En tierra, el proyecto se halla en borde arrecifal costero.

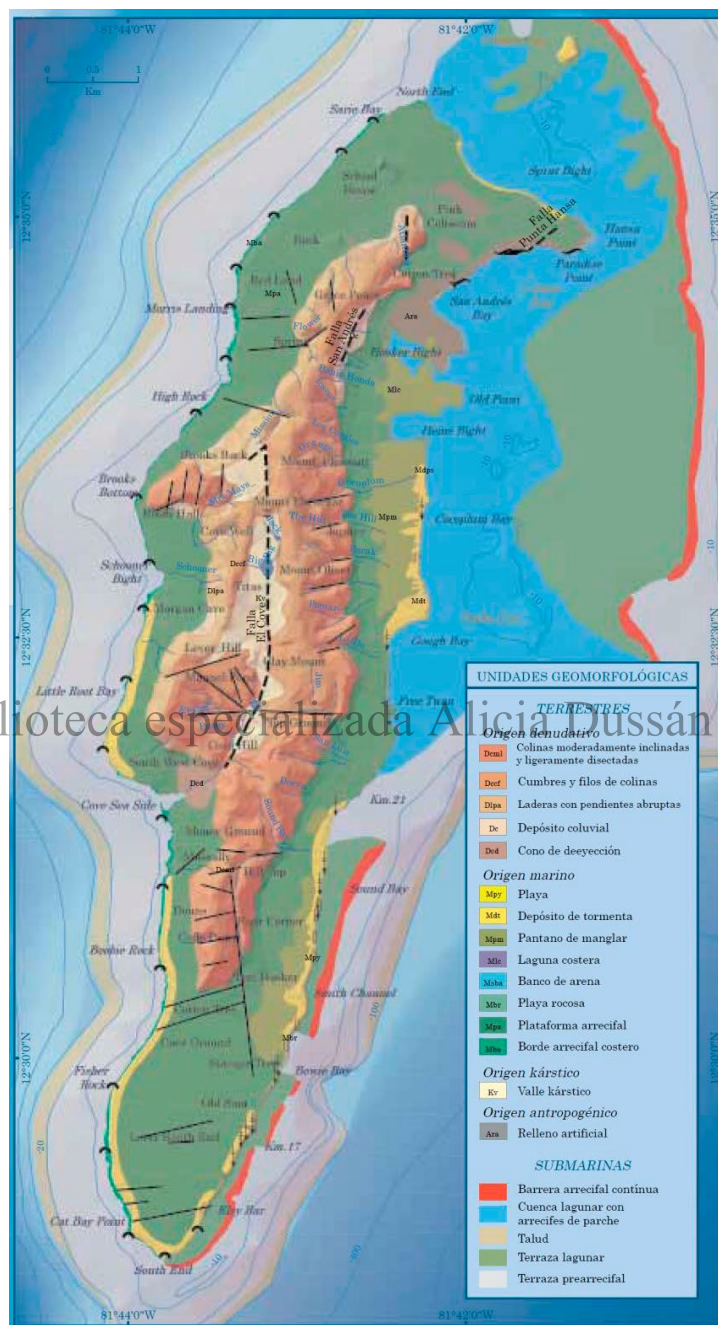


Figura 1. Geomorfología de la isla de San Andrés (Fontur 2015)

Respecto a la batimetría del polígono de estudio en el área marina, en la cartografía (plano 3) se observa que el rango se halla principalmente entre 0,9 m y 2,5 m, con la excepción del sector occidental donde la profundidad varía entre 3,2 m y 6,7 m.

*

El informe está organizado en seis (6) secciones. La primera corresponde a la metodología implementada para el reconocimiento no intrusivo y la prospección en tierra.

En la segunda se expone el contexto regional o antecedentes de investigación que ofrecen un punto de partida para la zonificación arqueológica.

En la tercera sección se presentan los resultados del reconocimiento submarino no intrusivo y la prospección, destacando la no presencia de sitios arqueológicos que deban rescatarse antes de la construcción.

En la cuarta sección se presenta la zonificación del potencial arqueológico de las áreas de reconocimiento.

En la quinta sección se plantea una propuesta de arqueología pública basada en la realización de una charla de arqueología al personal de obra cuando se vayan a iniciar las labores de construcción, procurando que sea extensiva a personas de la comunidad local.

Por último, en la sexta sección se presentan las conclusiones del estudio.

El primer anexo corresponde al plan de manejo arqueológico donde se recomienda monitoreo arqueológico preventivo durante la fase de construcción del muelle.

En el segundo anexo se incluye la autorización ICANH n° 5726 y un adendo en el que se corrige el título del proyecto, cambiando la palabra municipio por isla.

El tercer anexo contiene la lista de asistencia de arqueología pública con personal de la empresa Dinacol S.A. y Fontur y el acta de la reunión con el director del ICANH, Dr. Ernesto Montenegro, en la que se determina que los vestigios de embarcación encontrados en el reconocimiento no intrusivo no se consideran arqueológico de acuerdo con el párrafo del artículo 2 de la ley 1675 de 2013.

*

1. METODOLOGÍA

Fase de pre-campo

La fase de pre-campo se centró en el análisis bibliográfico para la caracterización arqueológica del área objeto de estudio y el análisis espacial de información secundaria de tipo ambiental, arqueológica e histórica para definir áreas con mayor o menor posibilidad de albergar evidencias arqueológicas. El resultado de esta fase se presenta en el contexto regional arqueológico.

Fase de reconocimiento no intrusivo lecho marino

El componente arqueológico se basa en los lineamientos técnicos del ICANH para los programas de arqueología preventiva, acordes con la ley 397 de 1997 y la ley 1675 de 2013.

Para cumplir con los objetivos de investigación, se llevó a cabo el reconocimiento de las áreas de estudio de la siguiente manera:

- 1- Localización con GPS de los vértices del polígono en el área marina (cartografía, planos 4 y 5), señalizando con boyas pequeñas dichos puntos.
- 2- Con ayuda del topógrafo del proyecto se precisó la ubicación de las boyas de los vértices las cuales se mantuvieron fijas durante el reconocimiento. Luego se instalaron otras boyas separadas entre sí cada tres metros para ubicar marcadores sumergidos que permitieran delimitar las rutas de reconocimiento en el lecho marino. En este caso los marcadores corresponden a cuerdas de nylon atadas en los extremos a ladrillos.
- 3- Inmersiones de reconocimiento del lecho marino siguiendo transectos sur – norte / norte – sur hasta abarcar la totalidad del área. Esta actividad la realizó un arqueólogo con competencia en rescates submarinos (ver adendo, anexo 2) en compañía de un buzo - fotógrafo profesional. En la sección de resultados del trabajo de campo se amplía este procedimiento explicando el alcance de las inmersiones y el número de transectos de reconocimiento en cada inmersión. Esto último se ilustra en el plano 8 de la cartografía.
- 4- Registro fotográfico georreferenciado (plano 5) y video de vestigios antrópicos.

- 5- El resultado del reconocimiento se presentó posteriormente al director del ICANH (anexo 3) y se determinó que los restos sumergidos de un mástil y sistema de grúa de una embarcación pesquera moderna no se consideran Patrimonio Cultural Sumergido de acuerdo con el parágrafo del artículo 2 de la ley 1675 de 2013.

Prospección en tierra

El componente arqueológico se basa en los lineamientos técnicos del ICANH para los programas de arqueología preventiva, acordes con la ley 1185 de 2008 y decreto 763 de 2009.

Para cumplir con los objetivos de investigación, se llevó a cabo el reconocimiento del respectivo polígono de la siguiente manera:

- ✓ Ubicación con GPS de los 20 puntos de muestreo proyectados desde la solicitud de autorización.
- ✓ En cada uno de ellos y sus alrededores que observó que toda el área se halla sobre superficie dura que no permite la excavación de pozos de sondeo. La mayor parte del polígono corresponde al actual muelle de la bahía (superficie en concreto). Los otros se encuentran en superficie dura de coral muerto.
- ✓ Registro fotográfico de los puntos y panorámica del polígono.

Fase de trabajo de laboratorio

En la prospección no se encontraron evidencias arqueológicas, por lo tanto, no se llevó a cabo una fase de análisis de éstos. En este sentido, respecto a la pregunta de investigación de ¿Qué se puede inferir de la identificación de eventuales vestigios que se encuentren en el reconocimiento no intrusivo y la prospección en tierra para contribuir a la arqueología del área de estudio? La ausencia de evidencias arqueológicas no permite dar respuesta alguna para las áreas de interés. Sin embargo, la presencia de material industrial reciente permite hacer algunos comentarios sobre la dinámica sociocultural e histórica del área en la sección de resultados y en las conclusiones de este informe.

2. CONTEXTO REGIONAL ARQUEOLÓGICO E HISTÓRICO

2.1. Contexto arqueológico

Arqueológicamente, el Caribe colombiano es una gran área de interés para la investigación y preservación del patrimonio cultural subacuático, el cual es definido por la UNESCO (2001) como *“todo rastro de existencia humana de carácter cultural, histórico o arqueológico que se encuentre sumergido total o parcialmente en el agua desde hace más de 100 años”*.

Para preservar el patrimonio cultural submarino, la arqueología ha estado afinando sus métodos haciendo uso de diferentes tecnologías para la exploración, rescate y conservación de dichos rastros o vestigios arqueológicos. Villegas (2006: 19) señala que *“el objetivo de la arqueología subacuática es el mismo de la arqueología terrestre: consignar la estructura tridimensional de un yacimiento para reconstituir la secuencia de acumulación de objetos y desechos naturales”*. En palabras de la autora, éste proceso puede dividirse para lograr una imagen lo más próxima posible de las condiciones y utilización de los objetos antes de que se convirtieran en vestigios.

Por su parte, Andrade (2006: 249) afirma que *“el conocimiento del ambiente natural que rodea un naufragio es de vital importancia porque de él depende el estado de la embarcación y de los artefactos”*. Y agrega que, para saber qué se puede recuperar de la información contenida en los sitios arqueológicos sumergidos en el mar, se debe conocer con detalle el ambiente físico-químico del sitio de interés. Según el autor, un diagnóstico del potencial arqueológico se basa principalmente en dos clases de indicadores: 1) Las características oceanográficas de ésta en relación con la posibilidad de encontrar vestigios arqueológicos sumergidos y 2) La información histórica sobre posibles naufragios.

2.1.1. Aproximación a la arqueología submarina en Colombia

Las primeras actividades de investigación sobre el patrimonio cultural sumergido en Colombia se efectuaron empezando la década de 1980. En 1982 la empresa norteamericana Sea Search Armada (SSA) solicitó permiso a la DIMAR para adelantar actividades de exploración con miras a encontrar al galeón San José, probablemente hundido en cercanías de Cartagena en el S. XVIII. La empresa entregó a la DIMAR las coordenadas del descubrimiento, sin embargo, desde 1982 hasta la actualidad el litigio entre la SSA y la nación colombiana continua, pues todavía no se ha resuelto la disputa sobre la propiedad del galeón San José y su recuperación.

El primer acercamiento de arqueología submarina hecho en Colombia se realizó entre los años de 1989 y 1995 por un grupo de antropólogos - arqueólogos del departamento de Antropología de la Universidad de los Andes, bajo el auspicio de la Armada Nacional, la Fundación Museo Naval del Caribe y el Fondo de Investigaciones Arqueológicas Nacionales (FIAN), logrando en 1991 la excavación del sitio Salmedina I, situado en cercanías de la costa de Cartagena de Indias (Uribe 2006). En principio se había manejado la posibilidad de realizar la prospección en cuatro sitios ya localizados, pero debido al alto costo económico que implicaban dichas labores se optó por realizar los trabajos en el citado Salmedina I. Las primeras actividades consistieron en determinar el área de dispersión del pecio y ubicar un punto de referencia. Determinado este por el hallazgo de un cañón, restos de un ancla y piedras de lastre. Dentro de los materiales que se encontraron en las labores de prospección estaban varios cañones de fabricación inglesa al parecer de un período comprendido entre 1760 a 1805, junto con 68 tachuelas de diversos tamaños, 23 fragmentos de plomo, 19 fragmentos de vidrio, un fragmento de lámina de cobre, un triángulo de cobre, 20 granadas de fragmentación de 89 mm, balas de diversos calibres, numerosas piedras de lastre, entre otros (Ibíd.).

En Colombia esta disciplina es realmente joven y algunas de las experiencias han sido los cursos promovidos por el Ministerio de Cultura y la Armada Nacional en para capacitar personas sobre el Patrimonio Cultural Sumergido. En esta experiencia hubo investigadores de Proyecto Navío participaron y en el que se realizó la exploración de una embarcación de 1741 encontrada en la bahía interna de Cartagena de Indias. El reconocimiento se llevó a cabo en dos días, realizando una inmersión diaria por grupo y para hacer el levantamiento arqueológico del lugar, se emplearon dos semanas de trabajo incluyendo el registro fílmico. Se realizaron un total de veintiséis inmersiones. Según investigaciones previas y los resultados de las inmersiones, el grupo estableció la hipótesis preliminar de que ese naufragio correspondía al navío Conquistador.

Las investigaciones de arqueología submarina en la Costa Atlántica colombiana se han enfocado en la bahía de Cartagena, debido al interés que desde hace dos décadas ha suscitado el rescate del galeón español San José, naufragado en cercanías de las Islas del Rosario el 8 de junio de 1708 (Bendeck 2003). Asimismo, los sitios del naufragio de un barco colonial inglés en Salmedina I (Bahía de Cartagena), intervenido en 1991 (Uribe 2006) y de una construcción militar colonial española del siglo XVIII en Tierra Bomba (Del Cairo 2004 y 2006), son ejemplos claros del avance y de la aplicación de métodos y técnicas apropiadas en planes de arqueología de rescate subacuático en Colombia. A ello se suman las investigaciones de García (2003), Mc Bride (2003) y de Pérez y Romero (2003), entre otras, quienes amplían el conocimiento sobre el alto potencial arqueológico submarino de la bahía de Cartagena a partir de fuentes documentales.

En la línea de reconocimiento arqueológico no intrusivo, es pertinente mencionar el método con el que se llevó a cabo una de las investigaciones en la Bahía de Cartagena. Al respecto, Del Cairo (2004) investigó el sitio de la denominada Batería de Chamba del periodo colonia hispano. De acuerdo con el autor, primero se realizó el levantamiento de la costa de la playa de Chamba con el fin de establecer los puntos guía que servirían para la localización de los vestigios encontrados en el lecho marino. Luego se dividió la zona en sub-áreas para que los grupos de buzos llevaran a cabo el reconocimiento visual. Después de realizada la identificación de las posibles evidencias en las diversas sub-áreas, se escogió aquella donde había mayor número de evidencias constituidas por concentraciones de ecofactos y una pequeña cantidad de artefactos representativos de la existencia de restos de una pequeña construcción militar del siglo XVIII. En cuanto a la importancia histórica de este sitio, acorde con lo expresado por Therrien en la cita anterior.

La Batería de Chamba, resulta ser uno de los ejemplos pertinentes para entender que la eficacia de ciertas fortificaciones en Cartagena de Indias, no se debe evaluar por su funcionalidad bélica. En este caso, Chamba resulta ser una construcción simbólica cuyo objetivo es establecer un discurso hegemónico a través de sus representaciones físicas. El Reino de España se encuentra por doquier y es capaz de repeler cualquier intento de ataque o invasión. Así no haya tenido artillería, como lo muestran ciertos documentos, esta batería resistió por unos cuantos días el ataque de los ingleses.

Por su presencia, las tropas inglesas debieron aguantar mientras planeaban una estrategia para tomarse esa porción terrestre. Después de esto, su función había caducado. Con las reconstrucciones post guerra, la Batería de Chamba no volvió a reedificarse. Había cumplido con su rol en un momento específico (Del Cairo 2012).

En el caso de las islas de San Andrés y Providencia, la Fundación Terra Firme llevó a cabo en 2006 y en convenio con el Ministerio de Cultura un diagnóstico del patrimonio cultural marítimo en el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. El objetivo del proyecto fue el de entender los procesos de resignificación cultural y conformación patrimonial en el área insular. Posteriormente, en 2009, se llevó a cabo la fase documental del mapa arqueológico del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

La Universidad del Norte en 2013 realizó exploraciones con el propósito de buscar e inventariar las naves sumergidas en la bahía de Cartagena. La Universidad cuenta con un grupo de investigación llamado Memorias del Caribe, el cual desarrolla un proyecto de investigación en arqueología subacuática en la bahía de Cartagena. Según referencias publicadas en la web se han llevado a cabo tres exploraciones arqueológicas basadas en

la información histórica sobre el ataque del almirante inglés Vernon, para identificar las zonas más sensibles e identificar las características de las naves sumergidas. En estas exploraciones se han ubicado tres naufragios en la bahía de Cartagena, frente a Castillo Grande, visualizando restos de lastre, restos de madera, balas de cañón y un caldero de una nave. También un naufragio entre la isla de Tierra Bomba y Bocagrande, en el bajo Salmedina, reconociendo seis anclas y varios cañones.

De otro lado, las recientes exploraciones sísmicas y de perforación exploratoria de proyectos Offshore ejecutados mediante contratos de exploración y producción (E&P) y de evaluación técnica (TEA) asignados por la Agenda Nacional de Hidrocarburos (ANH) en los últimos diez años, han aportado los parámetros y las acciones para el abordaje del tema arqueológico en este tipo de proyectos. Estos se basan en los términos de referencia de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) para la elaboración de Estudios de Impacto Ambiental de proyectos exploratorios de hidrocarburos costa afuera, los lineamientos del ICANH y la normatividad sobre patrimonio cultural sumergido (Ley 1185 de 2008, Decreto 763 de 2009, Ley 1675 de 2013 y Decreto 1698 de 2014).

Acorde con lo expuesto, las prospecciones arqueológicas e intervenciones arqueológicas no intrusivas realizadas en el mar han permitido ampliar el panorama investigativo sobre esta clase de patrimonio en Colombia.

Si bien en Colombia se ha efectuado un significativo número de proyectos de arqueología submarina desde que se realizó el proyecto académico de Salmedina I, la arqueología submarina en Colombia se ha caracterizado por dos problemas específicos, el primero es similar al de otros países, en palabras de G. Watts Jr.:

(...) determination of significance and assessment of research potentials for shipwreck sites have been generally been carried out on a vessel specific basis as response to one of a variety of threats to the resource. Those responsible for the protection and management of shipwreck archaeological sites are frequently put in the position of having to make decisions about site value as a reaction to rapid environmental changes, developmental pressures, channel or beach maintenance activities, salvage interests, looting, and on occasion proposals for scientific research. Unfortunately, most of these decisions are made without the benefit of an examination of the associated historical context or an assessment of the nature and scope of the database.
(Watts 1985: 133)

El segundo problema es la connotación económica con la que se han caracterizado los vestigios al asumir tácitamente que todos los recursos culturales sumergidos son buques hundidos con la posibilidad de “tesoro” (Neira 1994: 14-20)

2.1.2. Arqueología preventiva

En los últimos años, la investigación sobre la arqueología submarina en Colombia ha sido relevante en relación a la elaboración de los Estudios de Impacto Ambiental. De esta manera, se presentan algunos documentos sobre investigaciones de arqueología preventiva (tabla 2).

Tabla 2. Documentos de arqueología preventiva

Documento	Autor	Año	Descripción
Estudio arqueológico sector Cortina y Baluarte de San Ignacio, Cartagena de Indias: estudios y diseños técnicos para la restauración del lienzo de muralla entre el monumento a la india Catalina y el Museo de la Marina Cartagena de Indias, Bolívar	Carlos Del Cairo y otros	2009	El estudio arqueológico en el lienzo de la muralla contribuye al sentido de la documentación histórica de la época, así como sobre la construcción naval y la navegación.
Diagnóstico arqueológico y planteamiento del plan de manejo arqueológico para el proyecto de perforación exploratoria en los Bloques RC4 y RC5 del Caribe colombiano	Catalina García	2010	En los bloques RC4 y RC5 no se encuentran áreas restringidas arqueológicamente. El diagnóstico toma como referencia el reporte basado en fuentes documentales de Pérez y Romero (2003)
Diagnóstico arqueológico y planteamiento del plan de manejo arqueológico para las obras del terminal portuario de Reficar en la ciudad de Cartagena	Catalina García y Carlos Del Cairo	2010	Los documentos históricos analizados no arrojaron resultados relacionados con evidencias de naufragios en el área de influencia directa de las obras, no obstante, el área podría considerarse como lugar de fondeadero de barcos, por lo tanto podría haber elementos culturales asociados a las embarcaciones que allí anclaban.
Diagnóstico y evaluación arqueológica dentro del Estudio de Impacto Ambiental para la construcción de la terminal marítima de contenedores de Albornoz en la ciudad Cartagena de Indias	Carlos Del Cairo y otros	2012	La existencia de evidencias arqueológicas e históricas apunta a que ésta representa una zona portuaria donde fondeaderos, rutas marítimas y zonas de aguada se distribuyeron en el área de interés. En efecto, el área de influencia directa fue caracterizada por existir tres poblaciones desde el siglo XVII al XVIII donde se producían materiales de construcción que aprovisionaban el sistema militar y urbano de la Ciudad de Cartagena de Indias.
Plan de manejo arqueológico no intrusivo Mapalé 1 y Mapalé 2.	Ángela Rodríguez y otros	2012	Aplicando métodos geofísicos, se reporta restos sumergidos correspondientes a dos embarcaciones: una barcaza y una boga. De acuerdo con los registros, se pudo constatar que dichas embarcaciones son reciente. Aunque existen evidencias de restos hundidos, el diagnóstico pudo establecer que esta área no presenta un potencial alto en cuanto a material sumergido de carácter histórico.

Documento	Autor	Año	Descripción
Prospección arqueológica para el EIA de un puerto para la importación y regasificación de Gas Natural Licuado “El Cayao” y su Línea de Conexión al Gasoducto Central (Cartagena, Bolívar)	Juan F. Pérez	2013	Soportado en la georreferenciación del polígono, registro fotográfico, verificación de la batimetría y reconocimiento de fondos marítimos sin intervención arqueológica, se infiere un potencial arqueológico bajo para el sector.
Explotación y diagnóstico arqueológico en el área de dragado del Canal de Bocachica, Cartagena de Indias-Bolívar: aplicación de métodos geofísicos en arqueología	Marcela Bernal y otros	2014	Soportado en métodos geofísicos para el reconocimiento de fondos marítimos sin intervención arqueológica, se infiere un potencial arqueológico bajo para el sector.
Prospección arqueológica y plan de manejo arqueológico para la adecuación de terminal marítimo en la zona industrial de Cartagena para el manejo de cargas líquidas a granel – Bullpesa	Carlos Del Cairo	2015	Se constató que la información tanto derivada de la prospección geofísica no muestra evidencias contundentes sobre la existencia de Patrimonio Cultural Sumergido, Sin embargo las fuentes históricas muestran una fuerte presencia de actividad de navegación y actividades portuarias en la época colonial.
Adendo al plan de manejo arqueológico para el dragado de profundización del canal de Bochica y Manzanillo: levantamiento planimétrico anomalía No.15 Manzanillo.	Carlos Del Cairo	s.f.	Informe correspondiente a la autorización 4607. Para la consulta no se encuentra disponible. En el sistema aparece como “Devuelto por requerimiento de la oficina de arqueología”.

Digitalización, Biblioteca especializada Alicia Dussán de Reichel, ICANH

Documento	Autor	Año	Descripción
Reconocimiento de arqueología submarina no intrusiva para la profundización de los canales navegables de acceso a las islas de San Andrés y Providencia. Programa de arqueología preventiva y plan de manejo	Yuri Romero Picón	2013	En el trabajo de campo se llevaron a cabo inmersiones (buceo) y fotografías de verificación en los sitios donde el estudio con técnicas geofísicas (perfilador), mostrando que algunas de esas anomalías corresponden a artefactos que no se consideran arqueológicos, otras corresponden a formaciones coralinas y otras más que no son visibles, es decir, se hallan bajo el lecho marino. Igualmente, se llevó a cabo un reconocimiento mediante careteo y buceo a lo largo de las áreas de influencia directa a lo largo de los dos canales. Tampoco se identificaron vestigios arqueológicos en esta actividad.
Programa de arqueología preventiva, fases de reconocimiento submarino no intrusivo y propuesta de manejo para los estudios y diseños de la construcción del área de boyaje y su zona de recepción. municipio de Providencia (Archipiélago San Andrés, Providencia y Santa Catalina)	Yuri Romero Picón	2016	El proyecto en referencia se inscribe en el marco de la arqueología preventiva y de salvamento para los estudios y diseños de la construcción de un área de boyaje y su zona de recepción para Yates y Veleros en la Isla de Providencia, mediante el reconocimiento no intrusivo del fondo marino mediante buceo, registro fotográfico y análisis de lo observado en relación con la información batimétrica. No se encontraron evidencias de ningún tipo, además, las especificaciones técnicas indican que los anclajes en el área de boyaje serán de mínima intervención en el lecho marino, por lo tanto se infiere que no habrá afectación de patrimonio arqueológico en la zona.

2.2. Isla de San Andrés: contexto histórico – arqueológico

El momento del descubrimiento de la isla de San Andres por Europeos es discutido, unos autores consideran que fue Colon en su primer viaje (Cacua 2001:63) otros destacan la falta de pruebas para sustentar la hipótesis (Petersen 1989:114), no obstante, las primeras referencias específicas que tenemos son del año 1527, puesto que aparecen en la carta universal anónima de esa época: S. Catalina y S. Andres, el Banco de Serrana también aparece como la Serrana en el mismo mapa y situado en su posición correcta. Estos tres nombres se hallan en el mapa mundial manuscrito de Jean Rotz del año 1542.

Según Petersen (2002), hacia 1527 aventureros españoles descubrieron las islas del archipiélago denominándolas Catalina (Providencia y Santa Catalina) y San Andrés. En ese entonces aventureros españoles y holandeses navegaban por el mar Caribe buscando sitios para arribar y establecer tratos con los indígenas. Un siglo después, navegantes holandeses visitaban frecuentemente el archipiélago, entre ellos los capitanes Abraham Bluefields y Jhon Haine (quien se estableció en el lado oriental de la isla de San Andrés y la renombró como Henrietta). Estos capitanes revisaron las cartas de navegación elaboradas por los españoles antes de 1627 y las vendieron a otros aventureros en Inglaterra.

En 1627, la colonia de Bermuda fue constantemente afectada por vientos tropicales que destruyeron casas y cultivos de los asentamientos británicos. Esto los obligó a trasladar su colonia a otro lugar. El capitán Sussex Cammock, que era uno de los accionistas de la compañía colonial, había explorado el Caribe occidental y escogido las islas de Providencia. Bajo su mando, 30 peregrinos viajaron a la isla de Henrietta (San Andrés) y se establecieron cerca de Haine's Bight (ensenada). Mientras tanto, el capitán Bluefields, se había establecido en la isla de Catalina (Providencia) con un grupo de taladores de árboles, dedicados a la reparación de barcos.

Uno de los más tempranos derroteros españoles describe del siguiente modo cómo navegar hasta la isla:

San Andres, isla en la costa de Nombre de Dios, está al norte en 12 ½ grados. Esta al nor noroeste de Nombre de Dios, dista de él 54 leguas. Esta al nor nordeste de Beragua, dista de ella 54 leguas. Esta al sudoeste de Santa Catalina, dista de ella 13 leguas. Esta al este cuarta al nordeste de Cabo gracias a Dios, dista 30 leguas. Esta isla terna de nordeste - sudoeste 8 leguas y es una isla sana (Chaves 1530 [1983: 342]).

No se han encontrado registros sobre comercio o intercambio entre San Andrés y otros sitios durante la colonia. No obstante, se tiene referencia del proceso inicial de colonización por parte de los ingleses, que se dio hacia 1629.

En el verano de ese año, los financistas londinenses de la empresa en Somers Island recibieron un informe del gobernador de la colonia en la que expresaba que un grupo de sus hombres había regresado de su correría de pillaje por el mar Caribe y que el capitán Camock se había quedado con más de 30 hombres en una isla denominada San Andres. Esto dio paso a la creación, ese mismo año de "*The Company of Adventurers of the City of Westminster for the plantation of the islands of Providence or Catalina, Henrietta or Andrea and the adjacent islands lying upon the coast of America*". Esta empresa impulsó un proceso de colonización, en 1635 contaba con 500 hombres blancos, 40 mujeres y unos niños entre Providencia y San Andres. Hacia 1632 empezó a ser abandonada San Andrés en favor de Providencia (isla más defendible y con más recursos naturales incluyendo agua potable permanente (Petersen 1989: 115).

Los primeros pobladores de la isla de San Andrés entraron por el centro más o menos donde hoy día está ubicado el Hotel Mar Azul y subieron por donde queda Orange Hill y ubicaron su primer asentamiento en lo que hoy es Court House que queda en la parte de atrás del Canal 7. Esta parte, después se empezó a conocer como Mision Hill. Así podemos entender la importancia de esa parte de la Loma que es la parte alta de San Andrés donde se construyó la primera iglesia Bautista en 1844. En ese sector fue donde se construyeron las primeras viviendas porque representaba seguridad (Arlington Howard citado en Romero 2015).

En 1641, tropas españolas al mando del capitán Francisco Díaz Pimienta tomaron el control de las islas de Catalina (Providencia y Santa Catalina), donde se desarrollaba una colonia británica. Algunos de los colonos huyeron a la isla de San Andrés y otros a las islas del Maíz (costa nicaragüense). De este modo, la colonia de San Andrés se reforzó. Según Petersen (2002), la vida en la isla continuó sin complicaciones. Incluso, la frecuente visita de piratas no afectó a los habitantes, pues aquellos anclaban sus embarcaciones en Southwest Cove (ensenada) mientras que el puerto de los nativos estaba al otro lado de la isla en Haine's Bight oculto entre los manglares. Durante la segunda mitad del siglo XIX, algunos puritanos de Norteamérica continuaron llegando a las islas, gente de buenas maneras pero además exploradores y aventureros en busca concesiones de tierras.

En 1666 fue capturada Providencia por corsarios ingleses y recapturada un año después por los españoles, quienes a su vez se rindieron ante el pirata Morgan en 1670. San Andres no es mencionada.

Henry Morgan. Oriundo de Gales, sin educación formal pero con gran capacidad de persuasión, habría empezado su carrera en el Caribe como sirviente por contrato en Barbados, llegando con el tiempo a ser nombrado vicegobernador de Jamaica.

Debemos mencionar que Henry Morgan sigue siendo una celebridad muy importante en la psiquis del pueblo de Providencia y San Andrés aún hoy, tal vez por su fanfarronería y los muchos enfrentamientos contra los españoles en los cuales él salió victorioso. Mucho folclor se ha tejido alrededor de Morgan pero no hay evidencia segura de su estadía en Providencia aparte de su ayuda al capital Mansfield en la toma de ésta en 1666 (un año después los españoles retomaron el control de ésta) y las tres semanas que pasó allí en 1670 (Cuming 2015).

Las características geográficas de San Andres tienen que ver en esta poca ocupación. La isla es un gran bloque de piedra caliza y restos coralinos degradados en arena cubierto con un delgado substrato de origen orgánico. No tiene fuentes naturales de agua.

La ocupación española que dio origen al derecho de Colombia sobre el archipiélago data desde 1786. En 1793 se informa de la existencia de 35 familias y 280 esclavos y el puerto principal era el South West Cove. En 1806 había 1200 habitantes, periodo en el cual se cultivaba en la isla y exportaba algodón con destino a Inglaterra. La producción de algodón decayó hacia 1820 y fue substituido por el cultivo de coco, a finales de 1880-1900 el 25 % de los cocos consumidos en EEUU procedían de San Andrés. El puerto de embarque era El Cove (imagen 2). Esta industria no mantuvo el ímpetu comercial y gradualmente dejo de ser un importante ingreso económico.

Empezando el siglo XX, el asentamiento de lo que hoy se conoce como San Luis, y que comprende los barrios Big Gough, Hophie y Jenny Bay, fue el primer eje de desarrollo económico de la isla. En este eje se generaron los primeros muelles de ese sector (imagen 3).

Allí también se construyeron grandes embarcaciones como las goletas, por hombres y mujeres de la isla. Eran las embarcaciones que conectaban a la isla con Centroamérica. A partir de los años treinta del siglo XX, la isla tuvo un periodo de auge con el cultivo y exportación de coco, en la bahía El Cove (imagen 2) funcionó hasta los años setenta una fábrica de procesamiento de aceite (actualmente ahí se halla una base naval), con un pequeño muelle.

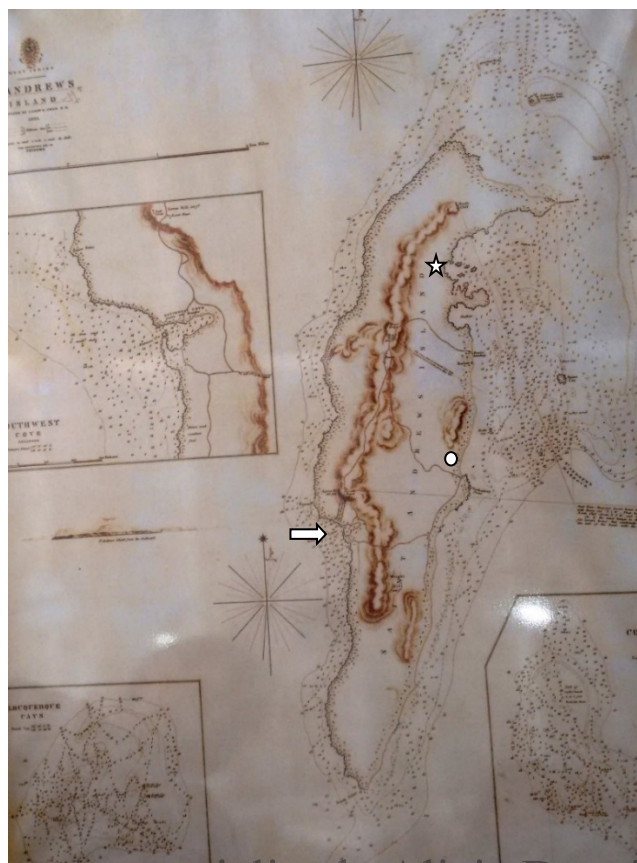


Imagen 2. Mapa de la isla de San Andrés en 1835. La flecha señala la bahía El Cove. El punto corresponde al sector San Luis. La estrella indica el muelle, siglo XX.



Imagen 3. Muelle en Big Gough (A. Howard en Romero 2015).

Revisando derroteros modernos (West Indies Pilot 1906: 227) encontramos que en la primera década del siglo XX la isla tenía una población de 1304 personas y El Cove era el puerto principal, referido desde 1860, mientras que el puerto de la bahía San Andres (imagen 2) se consideraba secundario; hacia 1950 la isla tenía una población de 3232 (West Indies Pilot 1953: 353), el puerto principal era el de la bahía San Andres y El Cove entró casi en desuso salvo, por el uso de pescadores y de la fábrica de aceite de coco.

Embarcaciones hundidas en proximidades de San Andres: Marx (1987: 416-417), indica que aun cuando no se han hecho extensas investigaciones en las aguas cercanas a la isla de San Andres existen datos sobre el hundimiento de varias embarcaciones. Entre ellas una que zarpo de Cartagena hacia Providencia en 1643 pero encallo cerca de San Andrés. En 1788 el barco mercante “Richard” se perdió cerca de la isla y en 1801 el mercante español “El Paysano” también se hundió aproximándose a ésta.

2.3. Dinámica sociocultural e histórica en El Cove

En esta sección se presenta el análisis de fotografías aéreas disponible en el Instituto Geográfico Agustín Codazzi de la isla de San Andrés y las indagaciones sobre las estructuras de concreto que hay en el lugar del proyecto, correspondientes al actual muelle.

La imagen 4 es la más antigua correspondiente a los años 1944 a 1960. En ella se observan las edificaciones de la antigua fábrica de aceite (donde actualmente queda la base naval frente al muelle) y una carretera que llega al sitio desde el interior. No hay carretera perimetral de la bahía ni desarrollo urbanístico. El único muelle de cargue y descargue de la fábrica es la estructura de concreto pequeña que aún se conserva hoy día al occidente del actual muelle de pasajeros.



Imagen 4. Sobrevuelo C-775-10-95; S 20968 (1944 a 1960)

La imagen 5 corresponde a los años 1960 a 1970. Se observa claramente la carretera que circunda la bahía y que antes no se tenía. No hay desarrollo urbanístico. En esos años todavía funcionaba la fábrica de aceite. El muelle seguía siendo la pequeña estructura de concreto para cargue y descargue.

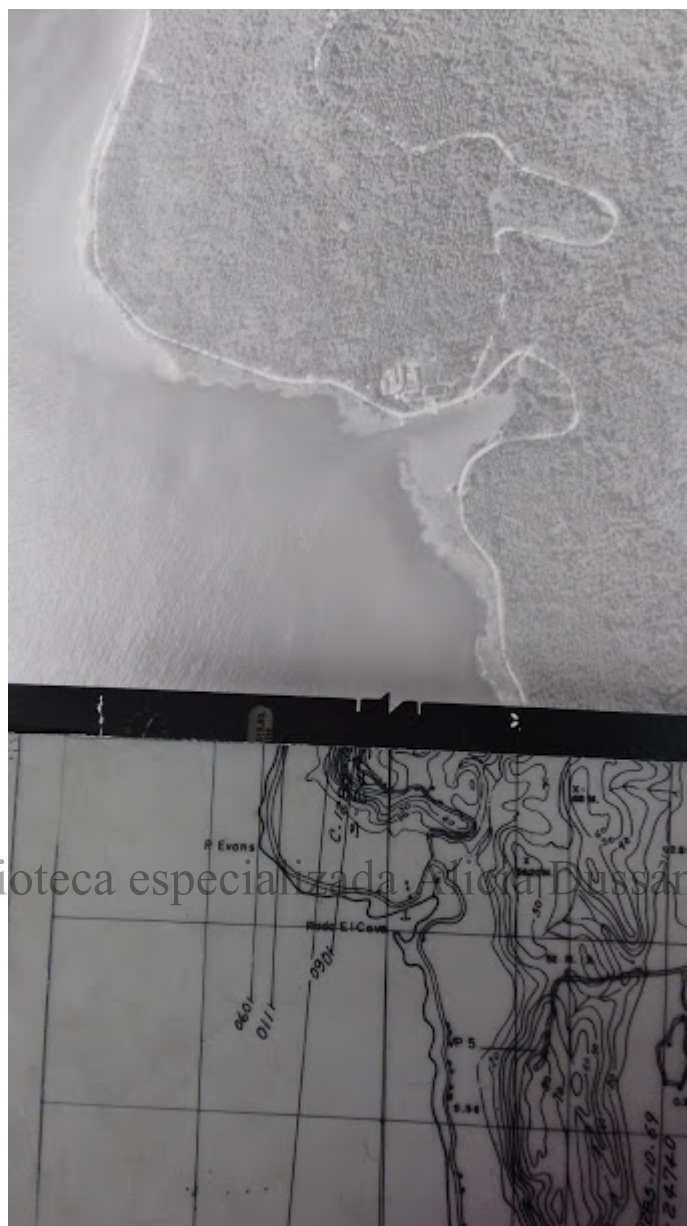


Imagen 5. Sobrevuelo C-1285-10-69; S 24741 (1960 a 1970)

La imagen 6 corresponde a los años 1980 a 1990. Junto con el desarrollo vial alrededor de la bahía se observa desarrollo urbanístico. En esos años había dejado de funcionar la fábrica de aceite y sus instalaciones fueron adecuadas como base naval. Hay mayor desarrollo urbanístico y ya se hallaba funcionando el actual muelle de pasajeros (frete a la base naval), construido en la década anterior.



Imagen 5. Sobrevuelo C-2123-21-84; S 32084 (1980 a 1990)

La imagen 6 corresponde a los años 1996 a 2000. Esta imagen muestra prácticamente lo que hoy día hay en la bahía en cuanto a vías y desarrollo urbanístico. El pequeño y antiguo muelle en concreto de cargue y descargue se conserva, así como el muelle de pasajeros frente a la base naval. También se observan embarcaciones pesqueras a diferencia de las imágenes anteriores.



Imagen 6. Sobrevuelo C-1195-10-96; S 8660 (1996 a 2000)

El actual muelle de pasajeros, construido en los años setenta, sufrió un derrumbe parcial hace quince años más o menos debido a que en el lado oriental no le dejaron respiraderos para presión que ejerce el oleaje de abajo hacia arriba, por lo tanto se debilitó la estructura y se derrumbó; durante el trabajo de campo se observó esta anomalía. Otro hecho a destacar es el paso del huracán Joan en 1988 por la isla, causando significativos daños tanto a edificaciones como a embarcaciones pesqueras; como en toda la isla, la bahía El Cove no estuvo ajena a esta tragedia.

3. RESULTADOS DEL TRABAJO DE CAMPO

3.1. Reconocimiento submarino no intrusivo

El reconocimiento se realizaron seis inmersiones en dirección Oeste - Este, es decir, de lado más profundo del polígono donde la profundidad es de 6,7 m (ver plano 3 de batimetría) hacia el lado menos profundo que colinda con el muelle de madera de la Cooperativa de Pescadores donde la profundidad es de sólo un metro.

Para el reconocimiento se trazaron rutas en dirección sur – norte / norte – sur siguiendo cuerdas de nylon ancladas en el fondo, separadas entre sí cada tres metros. Para la instalación de las cuerdas se colocaron boyas guías en superficie (imagen 7) con ayuda del topógrafo del proyecto y su Estación Total; luego con brújula se corregía el rumbo si las cuerdas se enredaban con rocas y otros materiales bajo el agua, sobre todo en el sector de mayor profundidad. En términos generales, se utilizaron tres cuerdas para marcar las primeras tres rutas, al finalizar los tres recorridos respectivos se movieron las cuerdas a las siguientes tres rutas; así sucesivamente hasta completar 52 recorridos (ver plano 8).



Imagen 7: Ubicación mediante instrumentos de topografía de los puntos de boyaje para el tendido de las cuerdas guías del reconocimiento submarino; sector oriental del polígono.

Los recorridos se realizaron en seis inmersiones, entendiendo por inmersión una jornada de trabajo de cuatro a cinco horas, excepto la jornada de la primera inmersión que fue de seis horas porque se estaba en el sector más profundo.

Las inmersiones tuvieron por objeto determinar la presencia o ausencia de patrimonio cultural sumergido y tomar un registro detallado a intervalos regulares del lecho marino. Este registro se presenta en la tabla 4, cuyas coordenadas se indican en el plano 5 de la cartografía.

En el área del polígono la visibilidad es buena bajo el agua y en dos tercios de éste la profundidad es menor a dos metros; esto facilitó el avance del reconocimiento submarino. En cada transecto de reconocimiento de tres metros de ancho con la cuerda guía anclada en el centro, se buceó en pareja: un buzo junto al otro. En los sectores de menor profundidad también se careteó. El registro fotográfico de la tabla 4 se realizó en los lugares de pilotajes según el diseño del muelle (imagen 8).

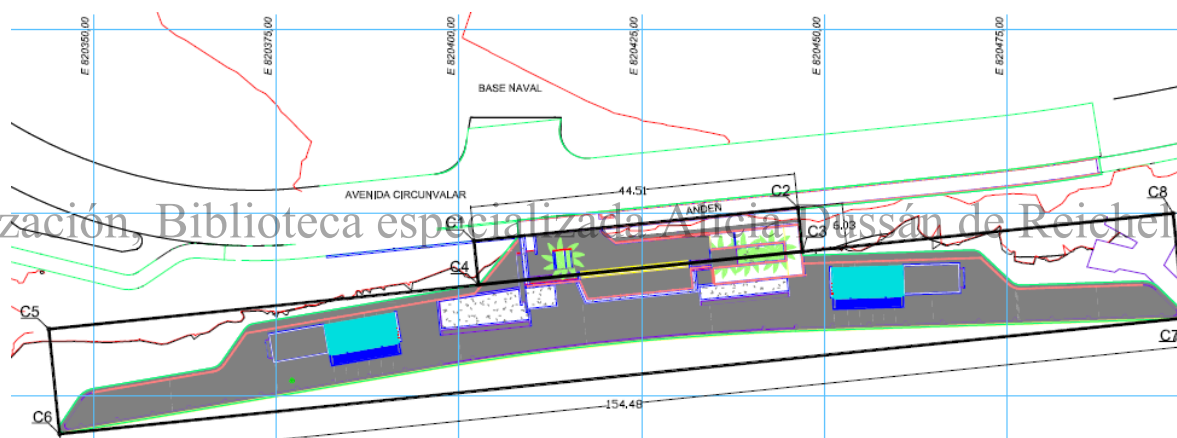


Imagen 8. Diseño del muelle El Cove dentro del polígono de reconocimiento

Primera inmersión: Once rutas de reconocimiento. En la revisión del fondo marino se encontraron vestigios metálicos de una embarcación pesquera moderna cubierta de corales con un proceso de formación de aproximadamente 20 a 30 años (dato suministrado por el biólogo buzo y fotógrafo del proyecto Juan Pablo Assmus, aclarando que actualmente no se cuenta con estudios detallados sobre estos procesos de formación para la isla). Junto con el registro fotográfico, se realizaron dos videos (incluidos en la versión digital del informe CD).

Para ilustrar este hallazgo, uno de los videos corresponde a un transecto entre los elementos arquitectónicos sumergidos más notorios. El primer grupo corresponde a partes del mástil y la grúa de la embarcación (ver fotografía A, de la secuencia de fotos después de la tabla 4). El segundo elemento (ID 7 de la tabla 4 y fotografía B) también puede estar asociado al sistema de la grúa, hallándose éste a casi 30 m del primero cerca de la línea costera. Para precisar la ubicación de estos elementos, el topógrafo del proyecto realizó el levantamiento cuyos datos se utilizaron en la elaboración del plano 7 de la cartografía. Esto permite precisar que el primer grupo de elementos se concentra por fuera del área del polígono y que el segundo elemento está dentro del polígono. Entre los dos, los elementos son aislados y poco distinguibles debido a la vegetación marina y las formaciones coralinas que las cubren. También se encontraron algunos elementos desechados recientemente como llanta (C6, tabla 4), tubos (Id 6, tabla 4) y botella de cerveza (ID 10, tabla 4).

Segunda inmersión: Siete rutas de reconocimiento. Se realizaron recorridos en un sector próximo al muelle actual, lado occidental (ID 16 a 30, tabla 4). No se encontraron evidencias de la embarcación mencionada.

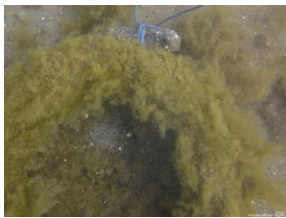
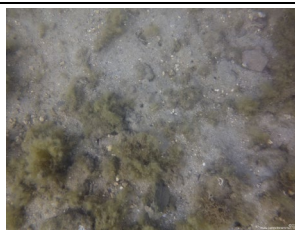
Tercera inmersión: Siete rutas de reconocimiento. Se mantuvieron los recorridos sur – norte / norte - sur, cubriendo el área debajo del muelle actual (ID 31 a 45, tabla 4).

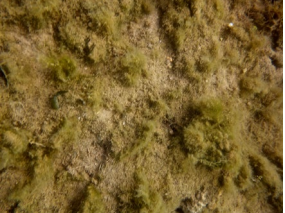
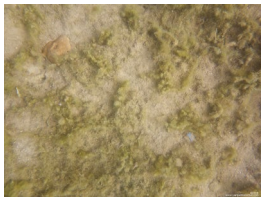
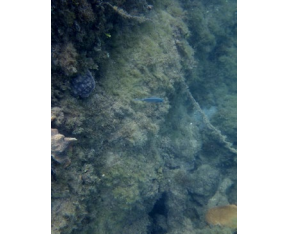
Cuarta inmersión: Siete rutas de reconocimiento. El área de este recorrido tiene una batimetría poco profunda, se encontraron principalmente parte de la placa, vigas y columnas que formaron parte del muelle actual (ID 51 a 55, ID 59 y 65, tabla 4), que tuvo un derrumbe parcial hace 15 años. En las fotografías I, J, K, L también se aprecia parte de la estructura sumergida. Se observaron algunos objetos desechados hace pocos años: llantas (ID 58 y 64, tabla 4)

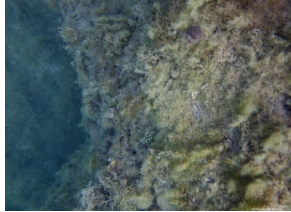
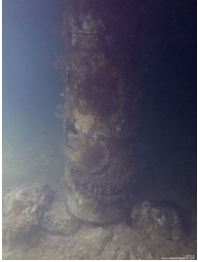
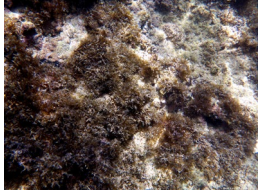
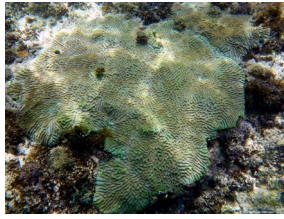
Quinta inmersión: Diez rutas de reconocimiento. Se recorrió parte del área ubicada al oriente del muelle actual, la batimetría es poco profunda y área de amarre de las pequeñas embarcaciones pesqueras. También se observaron objetos desechados hace pocos años: botella de cerveza (ID 77, tabla 4) y una jaula de pesca (ID 84, tabla 4).

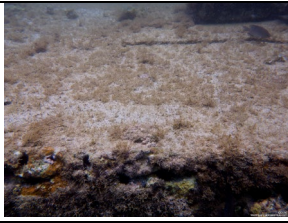
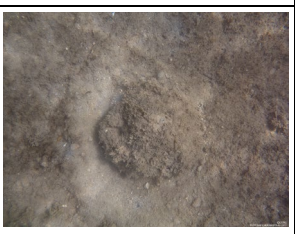
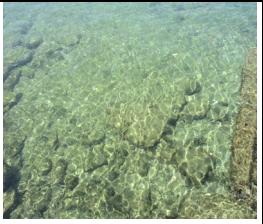
Sexta inmersión: Diez rutas de reconocimiento. Se recorrió el lado más oriental del polígono del proyecto (ID 90 a 103, tabla 4). El recorrido se hizo sur – norte / norte - sur, la batimetría es poco profunda.

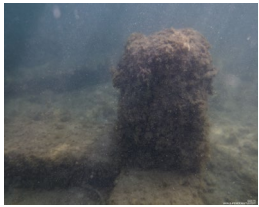
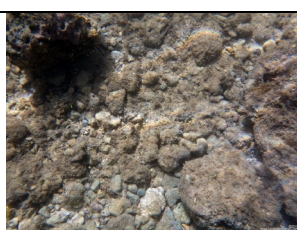
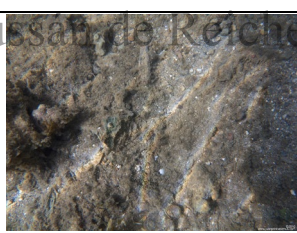
Tabla 4. Registro fotográfico del reconocimiento no intrusivo

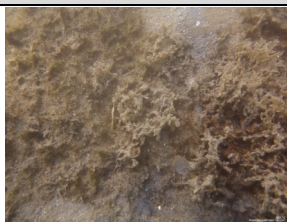
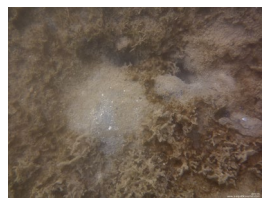
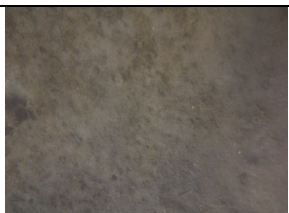
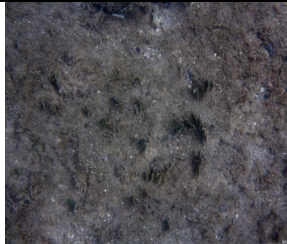
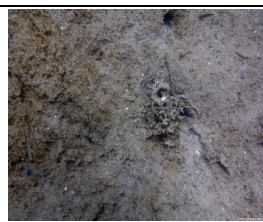
ID	Fotografía	ID	Fotografía	ID	Fotografía
C5		C6		C7	
Rocas y vegetación. Punto de anclaje del vértice		Llanta de motocicleta cubierta de vegetación. Punto de anclaje		Vegetación. Punto de anclaje del vértice	
C8		1		2	
Vegetación sobre arena		Tubo cubierto de vegetación		Vegetación sobre arena	
3		4		5	
Vegetación sobre arena		Rocas, vegetación y coral		Vegetación y coral	
6		7		8	
Tubo, rocas y vegetación		Restos embarcación		Vegetación y corales	
9		10		11	
Vegetación y corales		Botella de cerveza y vegetación		Corales sobre rocas	

ID	Fotografía	ID	Fotografía	ID	Fotografía
12		13		14	
Vegetación y corales		Corales		Vegetación y corales	
15		16		17	
Tubo cubierto de vegetación		Vegetación y corales		Vegetación sobre arena y coralito	
18		19		20	
Vegetación y corales		Vegetación y corales		Vegetación y corales	
21		22		23	
Pilote muelle actual		Pilote muelle actual		Vegetación y corales	
24		25		26	
Vegetación y corales		Rocas y vegetación		Placa cubierta de vegetación y coral; alambre	
27		28		29	

ID	Fotografía	ID	Fotografía	ID	Fotografía
	Pilote muelle actual		Pilote muelle actual		Vegetación y coral
30		31		32	
	Vegetación y corales		Vegetación y corales		Vegetación y corales
33		34		35	
	Pilote muelle actual		Pilote muelle actual		Vegetación y corales
36		37		38	
	Vegetación y corales		Vegetación sobre arena		Vegetación y corales
40		41		42	
	Vegetación y corales		Pilote muelle actual		Pilote muelle actual
44		45		46	
	Rocas y corales		Coral		Pilote muelle actual

ID	Fotografía	ID	Fotografía	ID	Fotografía
47		49		50	
Pilote muelle actual		Coral sobre arena		Corales	
51		52		54	
Placa sector derrumbado muelle actual		Placa sector derrumbado muelle actual		Placa sector derrumbado muelle actual	
55		56		58	
Placa y viga sector derrumbado muelle actual		Coral		Llanta	
59		60		62	
Placa y viga sector derrumbado muelle actual		Placa sector derrumbado muelle actual		Corales sobre placa sector derrumbado muelle actual	
64		65		66	
Llanta bicicleta		Placa sector derrumbado muelle actual		Placa sector derrumbado muelle actual con corales	

ID	Fotografía	ID	Fotografía	ID	Fotografía
68		69		70	
Placa y pilote sector derrumbado muelle actual		Placa sector derrumbado muelle actual		Placa sector derrumbado muelle actual	
72		73		74	
Coral		Coral		Placa sector derrumbado muelle	
76		77		78	
Corales		Botella cerveza y coral		Corales	
79		80		81	
Corales					
82		83		84	
Corales y gusano de fuego		Corales		Jaula de pesca	
85		86		87	
Corales		Lazo y fragmento de placa concreto		Corales	

ID	Fotografía	ID	Fotografía	ID	Fotografía
88		89		90	
Corales		Corales		Coral	
91		92		93	
Corales		Coral		Corales aislados pequeños	
94		95		96	
Fragmentos pequeños de mampostería y corales		Corales		Fragmento de mampostería	
97		98		99	
Corales aislados		Corales		Corales	
100		101		102	
Corales		Corales		Areal limpia	
103		Entre 45 y 46			
		Fragmento pilote muelle actual			



Fotografía A: Grupo de elementos arquitectónicos de embarcación sumergida junto al área del proyecto El Cove



Fotografía B: Elemento arquitectónico de embarcación sumergida en el área del proyecto El Cove

Digitalización, Biblioteca especializada Alicia Dussán de Reichel. ICANH



Fotografía C: Lado occidental del muelle actual de pasajeros. Al fondo, pequeño muelle de concreto de cargue y descargue utilizado desde los años cuarenta del siglo XX.



Fotografía D: Embarcación turística para observar el fondo marino.



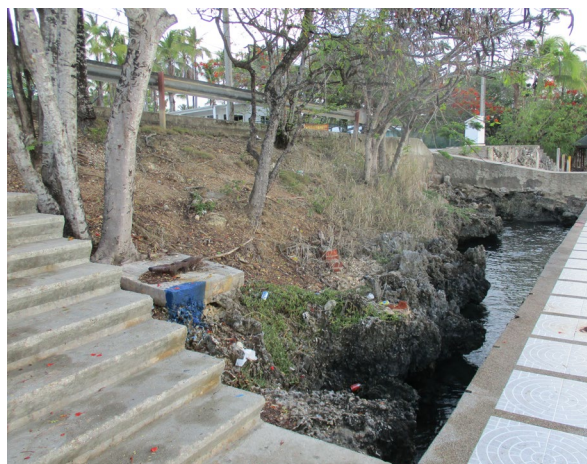
Fotografía E: Muelle actual de pasajeros.



Fotografía F: Estructura en concreto del muelle actual, al fondo base naval.



Fotografía G: Panorámica acceso a muelle actual.



Fotografía H: Panorámica muelle actual y formaciones de coral muerto en la línea costera.



Fotografía I: Panorámica lado oriental muelle actual con sector derrumbado hace 15 años.



Fotografía J: Detalle sector derrumbado del muelle actual.



Fotografía K: Lado oriental del proyecto El Cove, se observa parte de las placas derrumbadas del muelle.



Fotografía L: Actividad de reconocimiento submarino en el lado oriental del proyecto.

3.2. Indagación sobre los restos sumergidos de una embarcación

Durante el trabajo de campo se indagó acerca de los restos sumergidos (fotografías A y B; videos 1 y 2 en el CD) de una embarcación no determinada. Para ello nos reunimos con el señor Joe Hooker, vecino del lugar del proyecto y el más antiguo pescador de la zona; actualmente el señor tiene más de sesenta años de edad. De acuerdo con el señor Hooker, los vestigios encontrados podrían estar asociados al mástil y sistema de grúa de alguna de las embarcaciones pesqueras dañadas por el huracán Joan de 1988. El huracán dañó varias embarcaciones y la fuerza del oleaje arrastró lo que se desprendió hasta la línea costera, pero ninguna de esas embarcaciones naufragó en la bahía de El Cove. Al respecto, también conversamos con el señor Arlington Howard, diputado de la Asamblea departamental y persona interesada en la historia y los procesos sociales de San Andrés, con quien se había tenido la posibilidad de interactuar en otra investigación (Romero 2015). Según lo que se conoce no hay registro de las embarcaciones que resultaron afectadas por el huracán Joan y menos para la bahía de El Cove que desde hacía varios años había dejado de ser el puerto principal de la isla (ver sección 2.3. Dinámica sociocultural e histórica en El Cove). No obstante, en la zona residen pescadores, por lo tanto a ella llegan barcos pequeños y medianos dedicados a esta actividad; incluso hoy día allí funciona una Cooperativa de Pescadores.

Por solicitud de los representantes de Fontur para el proyecto, se concertó una reunión con el director del ICANH, antropólogo Ernesto Montenegro, para orientar el plan de manejo arqueológico, teniendo en cuenta los restos sumergidos de la mencionada embarcación. En la reunión se concluye que estos restos no se consideran Patrimonio Cultural Sumergido (PCS), de acuerdo con el parágrafo del artículo 2 de la Ley 1185 de 2013 que establece una antigüedad superior a 100 años desde el momento del naufragio para considerar un vestigio como PCS.

Para identificar el barco al que pertenecieron estos restos habría que sacarlos, seguir los procedimientos de limpieza y conservación, buscar alguna referencia en ellos como, por ejemplo, una marca de la fecha y lugar de construcción, y elaborar una maqueta de la arquitectura de los vestigios que permita realizar comparaciones y consultar a expertos. Desde la perspectiva de la arqueología industrial este podría ser un método, sin embargo, en palabras de uno de sus investigadores:

(...) si la arqueología industrial pretende pasar a la fase interpretativa, entrar en el terreno del conocimiento histórico, necesita replantearse su metodología, el tipo de fuentes y sus métodos de trabajo. Y tiene que comenzar por definir más exactamente su objeto de estudio: lo industrial. (Casado Galván 2009: 5).

Acorde con esto, Mónica Therrien llama la atención de que:

Cualquier elemento material no es ni arqueológico ni identitario per se. De acuerdo a los intereses, las políticas y los recursos disponibles se proponen y hacen viables una serie de preferencias, significados y procedimientos conducentes a convertir los objetos en lo uno y en lo otro. Son estos móviles los que encausan a profesionales, expertos e interesados a identificar y privilegiar el estudio o conocimiento de unos ámbitos de la cultura y no otros, por ende, son los que también determinan qué bienes se asumen como parte del patrimonio de la nación y a qué categorías corresponden. (Therrien 2006: 155).

Por ahora, se sabe que los restos hallados corresponden a una embarcación moderna, posiblemente camaronera, y que formaron parte del mástil y sistema de grúa. La imagen 9 ilustra estos componentes.



Imagen 9: Embarcación pesquera (Fuente: Google)

3.3. Prospección en tierra

El área en tierra del proyecto corresponde a una pequeña franja del borde arrecifal costero (plano 2 de cartografía). Esta área combina estructuras de concreto del actual muelle con zonas despejadas de coral muerto. Esta característica no permitió hacer pozos de sondeo para verificar la presencia o ausencia de evidencias arqueológicas estratificadas. La tabla 5 muestra el registro fotográfico detallado en los 20 puntos previstos para los sondeos.

Tabla 5. Registro fotográfico de puntos de sondeos

S	Fotografía	S	Fotografía	S	Fotografía
1		2		3	
Piedras sobre coral muerto		Superficie de concreto		Piedras sobre coral muerto	
4		5		6	
Superficie de concreto		Escalera concreto		Escalera concreto	
7		8		9	
Gravas sobre coral muerto		Coral muerto		Gravas sobre coral muerto	
10		11		12	
Coral muerto		Grava sobre coral muerto		Coral muerto	

S	Fotografía	S	Fotografía	S	Fotografía
13		14		15	
	Concreto		Baldosa sobre concreto		Corales sobre rocas
16		17		18	
	Concreto		Rocas sobre coral muerto		Baldosa sobre concreto
19		20			
	Rocas		Coral muerto		

Digitalización, Biblioteca especializada Alicia Dussán de Reichel. ICANH

4. ZONIFICACIÓN DEL POTENCIAL ARQUEOLÓGICO

A partir de los lineamientos del ICANH (2010) podemos fundamentar una zonificación arqueológica, aclarando los siguientes aspectos:

- Polígono en el mar (vértices C5-C6-C7-C8): Si bien en el reconocimiento submarino se hallaron vestigios de una embarcación pesquera, en la reunión con el director del ICANH, Dr. Ernesto Montenegro (ver anexo 3), se aclara que de acuerdo con el párrafo del artículo 2 de la ley 1675 sobre patrimonio sumergido, tales vestigios no se consideran Patrimonio Cultural Arqueológico. Igualmente, los objetos desechados hace pocos años. En este sentido, este polígono se considera de bajo potencial arqueológico (plano 5 de la cartografía).
- Polígono en tierra (vértices C1-C2-C3-C4). En la prospección se determinó que el área combina zonas construidas con estructura de concreto y zonas despejadas de coral muerto. El potencial arqueológico de este polígono es bajo (plano 6 de la cartografía).

5. ARQUEOLOGÍA PÚBLICA Y DIVULGACIÓN

Se realizó una actividad de socialización del resultado del reconocimiento submarino no intrusivo y de la prospección a representantes DEL Viceministerio de Turismo, Fontur y Dinacol S.A. (empresa encargada de la consultoría). Los temas presentados fueron:

- ✓ Etapas de los programas de arqueología preventiva
- ✓ Régimen legal vigente arqueología preventiva: Ley 1185 de 2008 y Decreto 763 de 2009
- ✓ Régimen legal sobre patrimonio cultural sumergido: Ley 1675 de 2013 y Decreto 1698 de 2014 que reglamentan los artículos 63, 70 y 72 de la Constitución Política de Colombia.
- ✓ Resultados del reconocimiento arqueológico no intrusivo y de la prospección.

Acorde con el plan de manejo, se recomienda la implementación de una estrategia de arqueología pública que inicie con una charla taller orientada al personal del proyecto de construcción del muelle El Cove, extensiva a la comunidad local.

6. CONCLUSIONES

El reconocimiento submarino no intrusivo del área del proyecto permitió encontrar vestigios de al menos una embarcación pesquera moderna. Para despejar dudas de cómo considerar estos vestigios en relación con lo que es Patrimonio Cultural Sumergido (Ley 1675 de 2013) y para orientar el respectivo plan de manejo, se presentaron las fotografías y videos del hallazgo en reunión con el director del ICANH y representantes de Fontur y la empresa de consultoría.

En la reunión se concluyó que dichos vestigios no se consideran Patrimonio Cultural Sumergido (parágrafo del artículo 2, Ley 1675 de 2013), por lo tanto, se pueden dejar in situ sin necesidad de rescatarlos o reubicarlos. Además, por su ubicación, la obra no los intervendrá en la implantación de los pilotes del nuevo muelle.

Desde una perspectiva de arqueología industrial, no hay manera de obtener información in situ para identificar la procedencia de los restos sumergidos si no es sacándolos y siguiendo los procedimientos de limpieza y conservación adecuados. Desde otra perspectiva, como la del interés por conocer el barco origen de esos restos, a partir de fuentes documentales relacionadas con un posible evento fuente como el paso del huracán Joan en 1988, indagamos en los recuerdos del pescador más antiguo de la zona y entrevistamos a un conocedor de la historia de la isla, sin embargo, esto no dio el

resultado deseado porque no se acostumbra levantar esta clase de registros y si hubo algún tipo de registro, no se conservó ni catalogó en archivo público.

Respecto a la prospección en tierra, el área del proyecto se halla en zonas construidas con estructuras de concreto y zonas despejadas con coral muerto. El potencial arqueológico de esta área es bajo.

El muelle El Cove, frente a la base naval de San Andrés, es un lugar de afluencia de turistas que han contribuido a que se dinamicen las actividades comerciales de la zona, que, en el caso de los raizales, dependen fundamentalmente de la pesca, y en el caso de los no raizales, dependen de los servicios asociados al turismo. Evidencias no deseadas del descuido hacia los paisajes naturales se encontraron en el reconocimiento submarino, particularmente objetos de uso común botados al mar hace pocos años.

En el plan de manejo arqueológico se indica que se debe monitorear arqueológicamente las obras de intervención en el lecho marino y el sustrato terrestre durante la construcción del nuevo muelle El Cove y se enfatiza que toda área diferente a los polígonos donde se llevó a cabo el reconocimiento no intrusivo y la prospección en tierra deberá cumplir con su respectivo programa de arqueología preventiva y plan de manejo, en caso de que hubiera alguna modificación del área del proyecto.

BIBLIOGRAFÍA

Andrade, C.

2006. Aspectos oceanográficos de un naufragio. En: Historias sumergidas. C. Del Cairo y C. García (Comp.). Ed. Universidad Externado de Colombia. Bogotá.

Bendeck, J.

2003. El galeón perdido ¿Dónde está el San José? Villegas Editores. Bogotá.

Bernal, M. y otros

2014. Explotación y diagnóstico arqueológico en el área de dragado del Canal de Bocachica, Cartagena de Indias-Bolívar: aplicación de métodos geofísicos en arqueología. Sin publicar.

Cacua, A.

2001. El corsario Luis Aury, intimidaciones de la independencia. Bogotá: Academia Colombiana de Historia.

Casado Galván, I.

2009. Introducción a la arqueología industrial: Origen de la disciplina y metodología. En: Contribuciones a las Ciencias Sociales, www.eumed.net/rev/cccss/06/icg12.htm

Cuming, S.

2015. A short History of Providence and San Andres (1629 – 19019. Isla de Providencia: Ejecutivos Gráficos.

Chaves, Alonso de.

1530 [1983]. Espejo de Navegantes. Madrid: Museo Naval.

Del Cairo, C.

2015. Prospección arqueológica y plan de manejo arqueológico para la adecuación de terminal marítimo en la zona industrial de Cartagena para el manejo de cargas liquidas a granel – Bullpesa. Sin publicar.

Del Cairo, C.

2012 (última consulta). Arqueología subacuática de una construcción militar del siglo XVIII en la isla de Tierra Bomba Cartagena de Indias, Colombia. Sitio web: <http://www.fundacionterrafirme.com/cms/files/Del%20Cairo%20H1.pdf>

Del Cairo, C.

2006. Documentos escritos y representaciones bélicas en Cartagena de Indias: la historia sumergida de una construcción militar del siglo XVIII. En: Historias sumergidas. C. Del Cairo y C. García (Comp.). Ed. Universidad Externado de Colombia. Bogotá.

Del Cairo, C.

2004. Arqueología subacuática de una construcción militar del siglo XVIII en la isla de Tierra Bomba (Cartagena de Indias). Monografía de antropología. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.

Del Cairo, C.

s.f. Adendo al plan de manejo arqueológico para el dragado de profundización del canal de Bochica y Manzanillo: levantamiento planimétrico anomalía No.15 Manzanillo. Sin publicar.

Del Cairo, C. y otros

2012. Diagnóstico y evaluación arqueológica dentro del Estudio de Impacto Ambiental para la construcción de la terminal marítima de contenedores de Albornoz en la ciudad Cartagena de Indias. Sin publicar.

Del Cairo, C. y otros

2009. Estudio arqueológico sector Cortina y Baluarte de San Ignacio, Cartagena de Indias: estudios y diseños técnicos para la restauración del lienzo de muralla entre el monumento a la india Catalina y el Museo de la Marina Cartagena de Indias, Bolívar. Sin publicar.

Fontur

2015. Estudios técnicos y ambientales proyecto muelle El Cove. Sin publicar.

García, C.

2010. Diagnóstico arqueológico y planteamiento del plan de manejo arqueológico para el proyecto de perforación exploratoria en los Bloques RC4 y RC5 del Caribe colombiano. Sin publicar.

García, C.

2003. Mapa histórico y arqueológico de la Bahía de Cartagena: una propuesta metodológica para la gestión del patrimonio cultural sumergido en Colombia. Monografía de antropología. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.

García, C. y Del Cairo, C.

2010. Diagnóstico arqueológico y planteamiento del plan de manejo arqueológico para las obras del terminal portuario de Reficar en la ciudad de Cartagena.

Greene J.

1990. Maritime Archaeology: A Technical Handbook. San Diego: Academic Press.

Marx, R.

1987. Shipwrecks in the Americas. New York. Dover Publications.

McBride, J., Jaramillo, L. Martínez, J., Contreras, J.

1995. Informe de las actividades desarrolladas por la interventoría arqueológica en cumplimiento de la segunda parte de la Fase II del contrato 244-94. Documento de circulación restringida. Presidencia de la República. Mayo 18 mayo.

Mc Bride, J.

2003. Proyecto bajo la cota cero. Prospección e inventario de los recursos culturales sumergidos en la Bahía de Cartagena de Indias: avance de investigación. Astrolabios Editores. Cartagena.

NAS

1992. Archaeology Underwater. The Nautical Archaeology Society. Guide to Principles and Practice. UK: Dorset Press.

Neira, A.

1994. En busca del tesoro. Revista Cambio 16, nº 75: 14-20.

Pérez, J. F.

2012. Prospección arqueológica para el estudio de impacto ambiental del puerto para importación y regasificación de gas natural licuado “EL Cayao” y su línea de conexión al gasoducto central (Municipio de Cartagena de Indias – Dpto. de Bolívar). Sin publicar.

Pérez, J. y Romero, R.

2003. Naufragios y puertos marítimos del Caribe colombiano desde el siglo XVI al XVIII. Universidad Nacional de Colombia. Carrera de Antropología. Bogotá.

Pérez, J; Mejía, K. y Benítez, E.

2013. Prospección arqueológica para el estudio de impacto ambiental del puerto para la importación y regasificación de Gas Natural Licuado “El Cayao” y su Línea de Conexión al Gasoducto Central (Municipio de Cartagena –Departamento de Bolívar). Sin publicar.

Petersen, W.

2002. The Province of Providence. The Christian University of San Andres, Providence and Kathleen Island, Colombia.

Petersen, W.

1989. Cultura y tradición de los habitantes de San Andres y Providencia. En: San Andres y Providencia, tradiciones culturales y coyuntura política. Bogotá: Ediciones Uniandes.

Rodríguez, A. y otros

2012. Plan de manejo arqueológico no intrusivo Mapalé 1 y Mapalé 2. Departamento de Bolívar. Sin publicar.

Romero, Y.

2015. Programa integral de mejoramiento de barrios en San Andrés y Providencia. Capítulo San Luis y Simpson Well (San Andrés). Presidencia de la República de Colombia, BID, Findeter, Consorcio TTU-IN. Sin publicar.

Romero, Y.

2013. Reconocimiento de arqueología submarina no intrusiva para la profundización de los canales navegables de acceso a las islas de San Andrés y Providencia. Programa de arqueología preventiva y plan de manejo. INVIAS. Sin publicar.

Therrien, M.

2006. Leyendas bajo el agua: patrimonio sumergido y arqueología subacuática. En: Historias sumergidas. C. Del Cairo y C. García (Comp.). Ed. Universidad Externado de Colombia. Bogotá.

UNESCO.

2001. Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático. París.

Uribe, C.

2006. Los inicios de la arqueología submarina en Colombia: Salmedina I. En: Historias sumergidas. C. Del Cairo y C. García (Comp.). Ed. Universidad Externado de Colombia. Bogotá.

Watts Jr. G.

1985. Towards establishing research and significance criteria for civil war shipwreck resources. Pg. 133-37. En: Proceedings of the sixteenth conference on underwater archaeology, Special Publication Series, number 4, Society for Historical Archaeology.

West Indies Pilot

1906. Hydrographic Department Admiralty, Vol 1. London.

West Indies Pilot

1956. Hydrographic Department Admiralty, Vol 11, London.

**

Digitalización, Biblioteca especializada Alicia Dussán de Reichel. ICANH

ANEXO 1

PLAN DE MANEJO ARQUEOLÓGICO Y PROTOCOLO DE HALLAZGOS FORTUITOS

De acuerdo con las indicaciones del Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), un programa de arqueología preventiva comprende un conjunto de actividades diseñadas para preservar el patrimonio arqueológico de la nación durante un lapso de tiempo determinado. En este caso, el reconocimiento no intrusivo sienta las bases para la formulación de un plan de manejo arqueológico, el cual se presenta en la siguiente ficha.

PROPUESTA DE PLAN DE MANEJO DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO Y PROTOCOLO PARA HALLAZGOS FORTUITOS			
OBJETIVOS			
Acoger las medidas preventivas sobre preservación de Patrimonio Cultural Sumergido (Ley 1675 de 2013 y Decreto 1698 de 2014) en el área del proyecto.			
METAS			
Desarrollo de las actividades arqueológicas necesarias en el 100% del área que se vaya a intervenir.			
EVALUACIÓN AMBIENTAL			
ASPECTO	IMPACTOS	ELEMENTO AFECTADO	
Arqueología preventiva	Pérdida, daño y/o afectación del patrimonio arqueológico.	Evidencias arqueológicas	
ETAPA DE APLICACIÓN		TIPO DE MEDIDA	
Pre-operativa	X	Prevención	X
Construcción	X	Control	
ACCIONES A DESARROLLAR			
Monitorear de manera preventiva las fases de intervención del lecho marino (implantación de pilotes) y el sustrato terrestre, garantizando el monitoreo simultáneo por frente de obra; actividad que debe realizar un arqueólogo con experiencia en arqueología submarina. Para esta actividad también se recomienda la participación de un arqueólogo de apoyo en caso de que haya intervenciones simultáneas en el lecho marino.			

PROPUESTA DE PLAN DE MANEJO DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO Y PROTOCOLO PARA HALLAZGOS FORTUITOS

Se entiende por monitoreo, la actividad de verificación durante las intervenciones en el lecho marino, de que no habrá afectación de evidencias de Patrimonio Cultural Sumergido que no se hubiesen detectado durante el reconocimiento no intrusivo (por ejemplo, debajo de los escombros sumergidos del lado que se derrumbó del muelle actual).

Parámetros del monitoreo:

- Tramitar autorización ICANH con tiempo suficiente antes del inicio de las obras civiles.
- El trámite debe estar a cargo de un arqueólogo acreditado por la Resolución 015 de 2015 del ICANH con experiencia en arqueología submarina.
- Se recomienda incluir en la solicitud de autorización un arqueólogo de apoyo para realizar el seguimiento simultáneo de otro frente de obra, si es del caso.
- En el monitoreo se recomienda la revisión de los objetos que se saquen del mar durante la limpieza del lugar con miras a determinar la presencia o ausencia de Patrimonio Cultural Sumergido.
- En la solicitud de autorización se debe indicar las medidas a seguir en caso de hallazgos que se consideren Patrimonio Cultural Sumergido según el párrafo del artículo 2 de la Ley 1675 de 2013.
- En caso de hallazgos se debe:
 - ✓ Solicitar detener la actividad de la maquinaria en el momento, siguiendo el conducto regular establecido con los ingenieros antes del inicio del proyecto.
 - ✓ Realizar un reconocimiento intensivo para verificar la presencia de otras evidencias asociadas.
 - ✓ Proceder de acuerdo con lo convenido con el ICANH en la solicitud de autorización (v. gr. rescate, conservación in situ, reubicación).
 - ✓ Toda evidencia identificada debe registrarse con GPS y fotográficamente.

PROPUESTA DE PLAN DE MANEJO DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO Y PROTOCOLO PARA HALLAZGOS FORTUITOS

- ✓ Para todo elemento que se encuentree y considere Patrimonio Cultural Sumergido, se debe diligenciar la ficha de registro para bienes inmuebles del ICANH.

2- Junto con la primera actividad, impartir un taller (a manera de inducción) al personal del proyecto de construcción del muelle El Cove, extensiva a la comunidad local. Temas: Patrimonio arqueológico submarino de Colombia, Régimen legal vigente (Ley 1185 de 2008, Decreto 763 de 2009, Ley 1675 de 2013 y Decreto 1698 de 2014) y Fases de la arqueología preventiva.

** Protocolo de hallazgos fortuitos (indicaciones para charlas de arqueología pública)*

Un protocolo para hallazgos fortuitos contiene los pasos a seguir si en cualquier actividad de intervención submarina se halla algún tipo de vestigio de interés histórico arqueológico. Estos pasos son:

- I- Informar al Instituto Colombiano de Antropología e Historia. Calle 12 No. 2-41 Bogotá D.C., Colombia. Conmutador (571) 4440544. www.icanh.gov.co
- II- Contactar a un arqueólogo con experiencia en arqueología submarina para que evalúe el hallazgo y lleve a cabo los procedimientos de ley según las indicaciones del ICANH.

** Proyección de intervenciones en un sector diferente al reconocido*

El programa de arqueología preventiva sólo aplica para las áreas de reconocimiento no intrusivo, por lo tanto, toda área diferente a éstas deberá cumplir con los siguientes pasos:

- I – Trámite de autorización ICANH a cargo de un arqueólogo.
- II – Reconocimiento no intrusivo.
- III – Presentación de plan de manejo al ICANH.
- V – Implementación de las actividades que indique el respectivo plan de manejo.
- VI – Desarrollo del programa de arqueología pública.

TECNOLOGÍAS A UTILIZAR

Material didáctico.

LUGAR DE APLICACIÓN

PROPUESTA DE PLAN DE MANEJO DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO Y PROTOCOLO PARA HALLAZGOS FORTUITOS				
Las charlas de inducción se realizarán en el lugar designado para dicha actividad.				
RESPONSABLES DE LA IMPLEMENTACIÓN				
	NOMBRE	C.C.	CARGO	Teléfono y dirección contacto
	Juan David Niño	80.820.975	Profesional de infraestructura Fontur	(57-1) 616 60 44 Ext 144 Calle 40A # 13 – 09, piso 12 Edificio UGI. Bogotá.
PERSONAL REQUERIDO				
Antropólogo acreditado por la Resolución 015 de 2015 por la que se crea y se implementa el Registro Nacional de Arqueólogos del ICANH con experiencia específica en arqueología submarina.				
INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y MONITOREO				
META	INDICADOR	VALOR	RESPONSABLE	TIPO DE REGISTRO
Implementar el 100% de las actividades propuestas en el programa de arqueología preventiva.	(Actividades realizadas / actividades indicadas) x 100	100%	Antropólogo - arqueólogo que cumplan con la Resolución 015 de 2015 por la que se crea y se implementa el Registro Nacional de Arqueólogos del ICANH y con experiencia en arqueología submarina.	Radicado solicitud autorización ante el ICANH monitoreo. Autorización de intervención Informe (incluye cartografía y registros fotográficos) Radicado del informe ante el ICANH. Aprobación del informe por parte del ICANH
CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN				
Charlas de inducción y protocolo de hallazgos fortuitos: durante las actividades constructivas.				
CUANTIFICACIÓN Y COSTOS				
En los costos se deben incluir los gastos de viaje de los arqueólogos y honorarios.				