

**CATBOATS, LANCHS AND CANOES:  
APUNTES PARA UNA HISTORIA DE LAS RELACIONES DE LAS ISLAS DE  
PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA CON EL CARIBE CENTROAMERICANO E INSULAR  
A TRAVÉS DE LA CONSTRUCCIÓN Y EL USO DE EMBARCACIONES DE MADERA**

**CATBOATS, LANCHS AND CANOES:  
APONTAMENTOS PARA UMA HISTÓRIA DAS RELAÇÕES DAS ILHAS DE  
PROVIDÊNCIA E SANTA CATALINA COM O CARIBE CENTRO-AMERICANO E INSULAR,  
COM BASE NA CONSTRUÇÃO E NA UTILIZAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE MADEIRA**

**CATBOATS, LANCHS AND CANOES:  
NOTES TOWARD A HISTORY OF THE RELATIONS BETWEEN THE ISLANDS OF  
PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA AND THE CENTRAL AMERICAN AND INSULAR  
CARIBBEAN BY MEANS OF THE CONSTRUCTION AND USE OF WOODEN VESSELS**

**CATBOATS, LANCHS AND CANOES :  
NOTES POUR UNE HISTOIRE DES RELATIONS ENTRE LES ÎLES PROVIDENCIA Y  
SANTA CATALINA ET LA CARAÏBE CENTRE-AMÉRICAIN ET INSULAIRE À TRAVERS  
LA CONSTRUCTION ET L'USAGE D'EMBARCATIONS EN BOIS**

单帆船，快艇

和独木船：通过分析木船制造业进行研究中美洲加勒比海的普罗维登西亚岛和圣塔卡特林娜岛及其他岛屿之间的关系史

**DOI: 10.5533/1984-2503-20146303**

**Ana Isabel Márquez Pérez<sup>1</sup>**

## **RESUMEN**

---

<sup>1</sup> Antropóloga. Investigadora del Observatorio del Caribe Colombiano – Cartagena de Indias, Colombia. Maestría en Gestión del Turismo Sostenible. Candidata a Doctora en Ciencias Sociales en Desarrollo, Agricultura y Sociedad. Centro de Pesquisa em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade (CPDA) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), Brasil. E – mail: [anaisa54@gmail.com](mailto:anaisa54@gmail.com)

La construcción y uso de embarcaciones de madera por parte de los isleños *raizales* de Providencia y Santa Catalina, Caribe colombiano, son una práctica cultural antigua, que constituye una puerta al pasado de las islas, a sus relaciones con el Caribe centroamericano e insular y a la apropiación que la comunidad ha hecho, históricamente, del territorio marítimo del Archipiélago. Este documento presenta una historia de esta práctica y sus desarrollos actuales, enfatizando una perspectiva sobre los lazos de las islas con la región Caribe, y sobre la conformación del territorio marino raizal, aspectos comúnmente ignorados por el Estado, con implicaciones para el presente y futuro de las islas.

**Palabras clave:** Patrimonio cultural inmaterial; construcción naval; conocimientos tradicionales; Caribe; pueblo *raizal*.

## **RESUMO**

A construção e a utilização de barcos de madeira por parte dos *raizales* do arquipélago de Providência e Santa Catarina, no Caribe colombiano, constituem uma antiga prática cultural que abre as portas ao passado das ilhas, às suas relações com o Caribe centro-americano e insular, bem como à apropriação que, historicamente, a comunidade fez do território marítimo do Arquipélago. Este trabalho apresenta um histórico dessa prática e os seus atuais desdobramentos, enfatizando uma perspectiva voltada para os laços das ilhas com a região do Caribe e para a constituição do território marinho *raizal*, aspectos comumente ignorados pelo Estado, com implicações no presente e no futuro das ilhas.

**Palavras-chave:** Patrimônio cultural imaterial; Construção naval; Conhecimentos tradicionais; Povo *Raizal*; Caribe.

## **ABSTRACT**

The construction and use of wooden vessels by the Raizal islanders of Providencia y Santa Catalina in the Colombian Caribbean constitute an ancient cultural practice. They also offer a glimpse of the islands' past and their relations with the Central American and insular Caribbean and the use the community has historically made of the archipelago's maritime territory. This article traces the history of this practice and its current developments, placing particular emphasis on the islands' ties with the Caribbean region and on the shaping of the

Raizal marine territory, features normally ignored by the state, with implications for the islands' present and future.

**Key words:** Immaterial cultural heritage; Naval construction; Traditional knowledge; The Caribbean; The Raizals.

## RÉSUMÉ

La construction et l'usage d'embarcations en bois par les insulaires *raizales* de Providencia y Santa Catalina, dans la Caraïbe colombienne, est une pratique ancienne, qui constitue une porte d'accès au passé de ces îles, à leurs relations avec la Caraïbe centre-américaine et insulaire, et à l'appropriation que cette communauté a historiquement exercée sur les territoires maritimes de l'Archipel. Cet article présente une histoire de cette pratique jusqu'à ses développements actuels, tout en proposant une analyse des liens existant entre ces îles et la région Caraïbe, et de la conformation du territoire marin *raizal*, des aspects généralement ignorés par l'État et aux implications importantes pour le présent et le futur de ces îles.

**Mots-clefs :** Patrimoine culturel immatériel ; Construction navale ; Savoirs traditionnels ; Caraïbes ; Peuple *Raizal*.

## 摘要 :

木船制造业是中美洲加勒比海的普罗维登西亚岛(providencia)和斯塔卡特林娜岛(santa catalina)和哥伦比亚的岛屿的居民的主要生产活动，有悠久的历史。这些活动是我们了解这些群岛之间的关系和岛屿国历史以及岛民生活史的大门。本文对木船制造史及其目前情况进行分析，重点探讨加勒比海岛屿之间的交流，以及岛民对领土空间的认同，这些方面是被政治当局所忽略的，但这些方面对众岛屿现在和将来都有影响。

**关键:** 非物质文化遗产；造船业；传统知识；加勒比海；加勒比岛民(*raizal*)

## Introducción

La construcción y el uso de embarcaciones de madera de menor calado en las islas de Providencia y Santa Catalina, Caribe insular colombiano, engloba una historia particular, poco documentada y desconocida para el país. Originalmente, éstas fueron utilizadas en todos los

contextos de la vida diaria, para transporte de pasajeros y carga, actividades de pesca y recreación. Sin embargo, hoy sólo quedan en las islas algunas embarcaciones de pesca aún en uso, cuyos fabricantes han muerto o se han retirado, y las regatas de *catboats*, un deporte local donde compiten veleros tradicionales hechos por artesanos isleños, los últimos herederos de un conocimiento hoy en riesgo de desaparecer. El por qué y el cómo de lo anterior se explica por un proceso de evolución y cambio, influenciado por diversos procesos históricos y sociales, que no es muy discutido en relación a la historia de las islas.

Considerando la importancia de estas embarcaciones para la vida de los habitantes de las islas, el presente documento busca presentar la evolución de su construcción y uso a lo largo del siglo XX y lo que va del XXI, concentrándose en los tres modelos que aún existen, en la práctica o en la memoria de las personas: las canoas, los *catboats* y las lanchas de madera. Sin embargo, el objetivo final es mostrar cómo esta tradición cultural ilumina una lectura de la historia de las islas en relación con otros lugares del Caribe, centroamericano e insular, y de su relación con la construcción y apropiación del territorio marítimo y marino del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, parte del cual fue cedido a Nicaragua por la Corte Internacional de La Haya, en fallo del 19 de Noviembre de 2012<sup>2</sup>, con profundas consecuencias para los habitantes de las islas.

Este documento surge de una investigación<sup>3</sup> realizada en las islas de Providencia y Santa Catalina, en el año 2011 y comienzos de 2012, sobre la construcción y el uso de embarcaciones de madera consideradas como un patrimonio cultural intangible en peligro de desaparecer. A través de ella, se buscó hacer una reconstrucción histórica y una etnografía de la construcción y el uso de botes de madera, a partir de entrevistas realizadas principalmente a constructores, navegantes y dueños de botes, y observación participante en diferentes espacios de la vida cotidiana relacionados con el mar, así como la revisión de documentos históricos y la búsqueda de fotografías antiguas. A lo largo de este trabajo se indagó acerca del origen de este conocimiento, sus modos de transmisión, así como las

---

<sup>2</sup> International Court of Justice. *Territorial and maritime dispute (Colombia v. Nicaragua)*. (The Hague: Press Release. 2012).

<sup>3</sup> Márquez, Ana Isabel (2012). *Catboats, lanchs and canoes: la construcción y el uso de embarcaciones de madera en las islas de Old Providence y Santa Catalina, un patrimonio cultural en peligro*. Informe Final Beca de Investigación COLCIENCIAS. Sin publicar.

implicaciones socioculturales de esta práctica y del proceso de pérdida que experimenta hoy en día, en un intento por relacionarla con procesos sociales, históricos, políticos y económicos acontecidos en las islas, en cuyos aspectos este documento busca profundizar.

### **Contexto Histórico y Sociocultural**

Antes de comenzar con el tema de este artículo, presento a continuación una breve reseña sobre el contexto histórico y sociocultural de las islas, el cual amerita ser discutido porque marca profundamente quienes son los isleños de hoy. Y porque para hablar de las embarcaciones de madera en las islas es necesario considerar su herencia británica, africana, caribeña, pescadora y navegante y sus estrechas relaciones con el Caribe centroamericano e insular, principalmente las costas nicaragüenses y panameñas y las Islas Caimán, lo cual presento a continuación. Todos estos trazos nos dan indicios sobre cómo llegó a construirse un conocimiento y una tradición de construcción y uso de embarcaciones de madera, que constituye un patrimonio inmaterial invaluable y que a su vez refleja relaciones sociales, culturales e históricas mucho más amplias.

Las islas de Old Providence y Santa Catalina forman parte del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, y se encuentran ubicadas en el Mar Caribe colombiano, a más de 500 km. de la costa continental de Colombia. Estas islas, con un total de 18 km<sup>2</sup>, se comunican por un puente peatonal y constituyen un municipio. De origen volcánico, montañosas, surcadas por riachuelos y rodeadas por uno de los mayores complejos arrecifales coralinos del Caribe, el cual incluye una barrera coralina de 32 kilómetros de extensión<sup>4</sup>, las islas detentan un agitado pasado colonial<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (2001). *Plan de Manejo. Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Reserva de Biosfera Seaflower*. San Andrés Isla: CORALINA.

<sup>5</sup> La topografía elevada y el complejo arrecifal que las rodean las hacían más defendibles, lo que propició su colonización; al respecto ver Kuppermann, Karen Ordahl (1995). *Providence Island 1630-1641: The other puritan colony*. New York: Cambridge University Press, p. 26; este libro contiene una historia detallada de la primera colonización. Los arrecifes siguen jugando un papel muy importante, en especial en lo que aquí atañe con la navegación y la pesca

Inicialmente, fueron colonizadas por puritanos ingleses venidos de Bermuda e Inglaterra<sup>6</sup> en el siglo XVII, en un intento que se revelaría como fallido, y después en el siglo XVIII por ingleses provenientes de Jamaica<sup>7</sup> (y algunos de la Mosquitia<sup>8</sup>). Durante esos siglos cambiaron varias veces de manos entre Inglaterra y España, que finalmente se quedó con ellas con la firma del Tratado de Londres en 1786, y las asignó al Virreinato de la Nueva Granada (hoy Colombia)<sup>9</sup>, que ya las controlaba militarmente, desde 1802. Luego de la guerra de independencia contra España, y por decisión local, adhirieron a la Gran Colombia en 1822<sup>10</sup> y quedaron formando parte de Colombia después de que la Gran Colombia se disolvió tras la muerte de Bolívar.

Debido a su situación geográfica y a las condiciones internas de Colombia, hasta los inicios del siglo XX las islas permanecieron aisladas del resto del país, lo cual conllevó que se consolidara una cultura con influencia del Caribe inglés, de donde provinieron las colonizaciones originales<sup>11</sup>, las cuales continuaron con la llegada de numerosos jamaquinos en las primeras décadas del siglo XIX, y luego de habitantes de las Islas Caimán desde 1830 hasta 1880<sup>12</sup>, principalmente. No obstante, a pesar del alejamiento, cuando Panamá se

---

<sup>6</sup> Ibidem, p. 28.

<sup>7</sup> Para una historia sucinta de las islas ver Vollmer, Loraine (1992). "Poblamiento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina". En Márquez Germán y María Eugenia Pérez (Eds.) (1992). *Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Perspectivas y Acciones Posibles*. Bogotá: Organización de Estados Americanos – Colciencias – IDEA Universidad Nacional, p. 114 – 134. Más exhaustivo es Parsons, James (1964). *San Andrés y Providencia, una geografía histórica de las islas colombianas del mar Caribe*. Bogotá: Banco de la República.

<sup>8</sup> La Mosquitia es el nombre dado a la porción de la costa Caribe de Centro América en lo que hoy es Nicaragua, territorio de los indígenas Miskito que se opusieron al control español bajo el protectorado británico; también se la conoce como Costa Miskita. Fue, junto con la costa Caribe entre Belice y Panamá y las islas ubicadas en sus cercanías, un territorio fuertemente disputado entre Inglaterra y España, en especial hacia finales del siglo XVIII, cuando quedó en manos españolas, con excepción de Belice. Al respecto Sandner, Gerhard (2003). *Centroamérica & el Caribe Occidental. Coyunturas, crisis y conflictos 1503 – 1984*. San Andrés: Universidad Nacional de Colombia, p. 328 – 333 y 126 -129.

<sup>9</sup> Vollmer, Loraine (1992). Op. Cit. p. 122.

<sup>10</sup> Robinson, Joy Cordell (1996). *Providencia Island, its History and its People*, San Bernardino: The Borgo Press, p. 10 – 13, afirma que la adhesión fue impulsada por Bolívar a través de militares franceses que habían liberado las islas bajo la dirección de Luis Aury, un corsario a quien Bolívar ordenó abandonar la isla, pero quien murió accidentalmente en Providencia, poco antes que esto ocurriera.

<sup>11</sup> Vollmer, Loraine (1992). Op. Cit. p. 125.

<sup>12</sup> Sandner, Gerhard (2003). Op. Cit. p. 329 y Robinson, Joy Cordell (1996). Op. Cit. p. 14.

separó de Colombia en 1903, el Archipiélago reiteró su decisión de continuar formando parte de esta última<sup>13</sup>.

Sin embargo, al menos hasta la firma del tratado Esguerra – Bárcenas en 1928<sup>14</sup>, las relaciones de las islas se proyectaron principalmente sobre el Caribe insular y ciertos lugares de la costa centroamericana, donde hasta hoy habitan poblaciones que comparten una herencia cultural similar a la de las islas, así como numerosos lazos familiares<sup>15</sup><sup>16</sup>. Hasta entonces la costa de la Mosquitia y el Archipiélago constituían una unidad política y, sobre todo, cultural. Esta última aún persiste y forma parte de un territorio más amplio, que incluye las costas centroamericanas entre Belice y Panamá y todas las islas adyacentes, como las Islas de la Bahía, los Cayos Miskito y las Islas del Maíz.

Este territorio está habitado hasta hoy por poblaciones afrodescendientes de diversos orígenes en convivencia compleja con población indígena, principalmente Miskitos, Kunas y Mayas. Fue poblado en gran medida desde las Islas Caimán, sobretodo Belice y Honduras (Islas de la Bahía) y desde San Andrés y Providencia (Islas del Maíz, Colón y Bocas del Toro, en especial); estos territorios a su vez habían recibido población británica proveniente de la Mosquitia, cuando se debilitó el apoyo británico en las últimas décadas del siglo XVIII<sup>17</sup>. Cabe resaltar que, entre finales del siglo XIX y principios del XX, a estos territorios se sumaron personas provenientes de diversas islas del Caribe, principalmente Jamaica y Barbados, cuya

---

<sup>13</sup> Teodoro Roosevelt envió una comisión a procurar la adhesión de las islas, que era conveniente para los Estados Unidos, pero una “Comisión de Notables” prefirió continuar su adhesión a Colombia, según Sandner, Gerhard (2003). Op. Cit. 331 - 332.

<sup>14</sup> Tratado por el cual Colombia cedió a Nicaragua las Islas del Maíz o Mangle y lo que es hoy la costa Caribe (conocida como Mosquitia) de ese país y que poseía Colombia como heredera del Virreinato de la Nueva Granada. A su vez Nicaragua reconoció la soberanía colombiana sobre el Archipiélago. Al respecto ver Sandner, Gerhard (2003). Op. Cit. 328-333.

<sup>15</sup> Para información más detallada sobre migraciones en Providencia ver Lagos, Adriana (1993). *Providencia. Estudio sobre identidad, migraciones y convivencia*. Tesis (Grado en Antropología) – Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. Ver también Sandner, Gerhard (2003). Op. Cit. p. 332, quién se apoya en Parsons, James (1964). Op. Cit. quien calculo que en 1956 había tantos isleños habitando las islas como fuera de ellas, con más de 2500 de ellos solo en Colón.

<sup>16</sup> Márquez, Ana Isabel (2013). “Culturas migratorias en el Caribe colombiano: el caso de los isleños raizales de Old Providence y Santa Catalina”. En *Memorias, Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, n. 19, p. 204 – 229.

<sup>17</sup> Sobre la geografía e historia del complejo entramado cultural entre Centro América y el Caribe Occidental ver Sandner, Gerhard (2003). Op. Cit. p. 328-333. También Ratter, Beate (2001). *Redes Caribes. San Andrés y Providencia y las islas Caimán: entre la integración económica y la autonomía cultural y regional*. San Andrés-Bogotá: Universidad Nacional, Instituto de Estudios Caribeños – ICFES.

migración fue impulsada ante la necesidad de mano de obra para la construcción del Canal de Panamá y las plantaciones de frutas (éstas últimas principalmente en Costa Rica)<sup>18</sup>.

Todas las poblaciones arriba mencionadas mantienen hasta hoy lazos familiares, lo que se evidencia en los apellidos británicos que comparten, como Archbold, Bryan o Hawkins, el uso de una lengua criolla de origen inglés con grandes similitudes y el reconocimiento mutuo de su cercanía, que se evidencia en testimonios como este:

“Los isleños somos una comunidad que ha vivido un continuo proceso de integración cultural que se inicio con el asentamiento de los primeros grupos en las islas: los pobladores ingleses y los africanos y prosiguió con los contactos que estos establecieron desde el comienzo con los indios miskito de la costa centroamericana (...) La comunidad isleña está totalmente integrada. En realidad somos una sola gran familia, tanto en San Andrés como en Providencia, puesto que ambas comunidades estamos unidas por lazos familiares. Por este mismo tipo de vínculo también somos parientes de la gente de las islas cercanas y las costas vecinas”<sup>19</sup>

La denominada “colombianización” de las islas, esto es el proceso por medio del cual el Estado colombiano intentó mudar la cultura y la sociedad del Archipiélago, por considerarla ajena al proyecto político hispánico, católico y blanco generado por las élites andinas, se inició en la primera mitad del siglo XX, afectando muchas de las dinámicas existentes hasta entonces en relación con el resto del Caribe. En 1935, a través de la misión Capuchina, se impuso el español en las escuelas, se prohibió la lengua inglesa, y se inició la persecución a las religiones protestantes. En 1953, el presidente Gustavo Rojas Pinilla declaró a San Andrés como Puerto Libre, impulsando un proceso de cambio que incluyó, además de la migración masiva de colombianos continentales hacia las islas, el despojo y la especulación

---

<sup>18</sup> Aunque de forma minoritaria, dados los grandes números de migrantes jamaquinos y barbadienses, los isleños raizales también participaron de estas migraciones. Para información más detallada sobre migraciones en Providencia, ver Lagos, Adriana (1993). Op. Cit. Para información sobre las migraciones de caribeños hacia el Canal ver Thomas-Hope, Elizabeth (1992). *Caribbean Migrants*. Kingston: University of West Indies Press, y Sandner, Gerhard (2003). Op. Cit. p. 332.

<sup>19</sup> Ruiz María Margarita y Carol O’Flin de Chaves (1992). *San Andrés y Providencia: una historia oral de las islas y su gente*, Bogotá: Banco de la República, p. 15 – 16.



de las tierras de los isleños raizales, la discriminación, el desplazamiento y la aculturación<sup>20</sup>. Aunque estos procesos afectaron en menor medida a Providencia y Santa Catalina, debido a su ubicación más lejana, no por ello dejaron de tener un gran impacto<sup>21</sup>.

A pesar de todos los cambios, hasta la actualidad los habitantes de las islas conservan gran parte de sus modos de vida tradicionales basados en la pesca y la agricultura, aunque con modificaciones debidas a los diversos procesos de modernización e integración ocurridos durante el siglo XX y hasta la actualidad. Los isleños de hoy son una mezcla entre africanos, europeos, caribeños de otras regiones, asiáticos, con un componente creciente de colombianos continentales. Poseedores de una lengua propia, el creole, una mezcla de inglés con estructuras gramaticales diferenciadas, aparentemente de origen africano<sup>22</sup>, los habitantes de las islas detentan hasta hoy una cultura propia, marcada por su historia colonial inglesa, su herencia africana y sus relaciones, primero con el Caribe y, después, con Colombia.

De religión bautista por tradición, hoy conviven en las islas bautistas, católicos y adventistas, así como nuevos cultos cristianos llegados en épocas recientes. Fuertemente marcados por su entorno, los isleños raizales son gente de mar y de tierra, pescadores, agricultores, recolectores de cangrejo y navegantes, hoy integrados a las dinámicas nacionales a través de los empleos estatales, y con una de las mayores tasas de profesionales *per cápita* del país.

### **Canoas: una herencia indígena del litoral centroamericano**

Como se señaló en la introducción, son tres las embarcaciones de madera que aún permanecen vivas. Entre estas las canoas (*canoe*), hechas de un solo tronco, fueron probablemente las primeras embarcaciones utilizadas por los isleños. Esta parece ser una

---

<sup>20</sup> Vollmer, Loraine (1993). "La Cultura Raizal de San Andrés". En Consejo Regional de Planificación de la Costa Atlántica (Ed.) (1993). *Mapa Cultural del Caribe Colombiano*. Santa Marta: CORPES. p. 125 – 127.

<sup>21</sup> Márquez, Germán (1992). "Introducción Sumario". En Márquez Germán y María Eugenia Pérez (Eds.) (1992). *Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Perspectivas y Acciones Posibles*. Bogotá: Organización de Estados Americanos – Colciencias – IDEA Universidad Nacional, p. 8.

<sup>22</sup> Para información detallada sobre la lengua de las islas ver Dittman, Marcia (1992). *El Criollo Sanandresano: Lengua y Cultura*. Cali: Universidad del Valle.

herencia de los indígenas de la costa de Centroamérica, especialmente los miskitos, quienes eran y aún hoy son considerados excelentes navegantes<sup>23</sup>. De hecho, las referencias a las canoas centroamericanas aparecen desde las primeras crónicas españolas, en las cuales se mencionan embarcaciones hechas en cedro o ceiba con capacidad para ocho hombres y el uso de velas y canaletes<sup>24</sup>.

Si bien los Miskitos nunca habitaron permanentemente las islas, éstas constituyeron un lugar para pesca y recolección, visitado ocasionalmente dada su cercanía con el litoral centroamericano<sup>25</sup>. Después de la colonización inglesa del litoral Caribe de lo que hoy es Nicaragua, Belice y Honduras, el conocimiento adquirido por los ingleses de las poblaciones indígenas de Centroamérica circularon por las demás colonias británicas, incluyendo aquellos relacionados con la navegación y la construcción de canoas de un solo tronco. Según Smith<sup>26</sup>, el modelo de canoa centroamericano fue encontrado por los cortadores de madera ingleses en el siglo XVII e importado a Jamaica donde se incorporó a la naciente pesquería de tortugas que empezaba a desarrollarse aquí y en el vecino territorio de las Islas Caimán. Teniendo en cuenta la ubicación de Providencia y Santa Catalina con respecto a la Costa Miskita, es muy probable que las canoas también fueran llevadas hacia las islas. Con el desarrollo de los lazos familiares y laborales que se estrecharon en el transcurso de los siglos venideros entre el Archipiélago y la costa centroamericana, este préstamo debió consolidarse.

Lo anterior se corrobora con los testimonios recogidos en Providencia y Santa Catalina, principalmente entre las personas de mayor edad. Según ellas, las canoas eran en su mayoría traídas de la costa centroamericana, con la excepción de unas pocas construidas en las islas. Los lugares de origen señalados por los entrevistados incluyen Colón y Bocas del Toro (Panamá) y la costa de Nicaragua. Las maderas utilizadas eran cedro (*Cedrela odorata*), ceiba (*Ceiba pentandra*) y caoba (*Swietenia sp.*). El argumento para que no se hicieran localmente parece ser la ausencia de árboles suficientemente grandes, que probablemente fueron eliminados durante las primeras décadas de colonización, ya que las

---

<sup>23</sup> Thompson, Eric (1949). "Canoes and Navigation of the Maya and their Neighbors". In *The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, v. 79, n. 1/2, p. 74.

<sup>24</sup> Thompson, Eric (1949). Op. Cit. p. 69.

<sup>25</sup> Vollmer, Loraine (1993). Op. Cit. p. 116

<sup>26</sup> Smith, Roger (1985). "The Caymanian Catboat: a West Indian Maritime Heritage". In *World Archaeology*, v. 16 n. 3, p. 331.

islas se caracterizaron por el contrabando de maderas finas desde el s. XVII<sup>27</sup> y también por el uso de las mismas para la construcción de casas y embarcaciones<sup>28</sup>.

Jonathan Archbold, navegante y pescador de Santa Catalina de 85 años, relata que “mi papá tenía una pequeña canoa en la cual solíamos pescar. En ese entonces no usábamos *catboats*. Compraban esas canoas en Nicaragua, en Cartagena, hacia los lugares indios, eran los indios quienes las hacían”<sup>29</sup><sup>30</sup>. Al respecto es interesante añadir que durante trabajo de campo adelantado por la autora a finales del año 2012 en el corregimiento de Barú, en Cartagena de Indias (Bolívar), los pescadores artesanales reportaron el uso de canoas indígenas venidas de Panamá, principalmente del Archipiélago de San Blas, y que estas canoas aún continúan usándose, aunque en la última década han comenzado a desaparecer<sup>31</sup>. Esto contribuye a corroborar la importancia de los conocimientos indígenas sobre navegación en la región Caribe, así como la existencia de numerosos lazos entre los diferentes pueblos pescadores y navegantes de la zona.

La función de las canoas era múltiple: servían para pescar, transportar carga y pasajeros alrededor de la isla y como una forma de esparcimiento. Al contrario de las embarcaciones que las sucedieron, las cuales tendrían una sola vela, las canoas eran aparejadas con dos y hasta tres velas. Hay que recordar que hasta después de la mitad del siglo XX, en las islas no hubo carreteras sino caminos a través de las colinas, que comunicaban a los diferentes sectores. Estos caminos eran recorridos a pie o a caballo, y las canoas resultaban una alternativa útil y rápida para dirigirse de un lugar a otro de la isla. Así lo describe Felipe Cabeza, capitán de *catboats* de carreras e instructor de buceo de *Free Town* de 53 años: “Para las personas de Santa Catalina y las de antes, las embarcaciones eran como los carros

---

<sup>27</sup> William Dampier, quien visitó las islas a finales del siglo XVII, se asombró del gran tamaño de los cedros, lo cual explicaría el interés en explotarlos; Dampier, William (1927). *A new voyage round the world 1697*. London.

<sup>28</sup> Parsons, James (1964). Op. Cit. p. 40.

<sup>29</sup> Entrevista Archbold, Jonathan. Providencia Isla. 19 de Diciembre de 2011.

<sup>30</sup> Este y todos los apartes de entrevistas que se presentan a continuación son originalmente en creole, la lengua de las islas, y han sido traducidos de forma libre por la autora para facilitar la lectura.

<sup>31</sup> Trabajo de campo realizado como parte de la tesis doctoral “Pescadores artesanales en arrecifes de coral: cambios socioculturales y ecosistemas en dos comunidades tradicionales del Caribe colombiano”, la cual se encuentra en desarrollo por la autora ante la Universidad Federal Rural de Rio de Janeiro (Brasil).

de hoy, cuando ellos tenían que venir al Centro o a *Old Town*, cualquier cosa que necesitaran en Providencia, ellos venían en bote, remando”<sup>32</sup>.

Cuenta Edilberto Barker, un capitán de canoas de Old Town de 75 años, fallecido en 2012, que

“En esos días no eran *catboats*, eran canoas. Tenían tres velas. La primera la llamamos el foque (*jib*), la más grande la vela principal (*main sail*) y después el *jigger*”<sup>33</sup>. Una canoa solía tener tres velas. Las pequeñas tenían dos. Pero las grandes en las que hacíamos carreras tenían tres”<sup>34</sup>.

No es posible determinar el momento exacto en que dejaron de utilizarse las canoas, aunque este parece haber sido un proceso lento, durante el cual los *catboats*, venidos de las Islas Caimán, las reemplazaron progresivamente. De acuerdo con las personas entrevistadas, así como algunos testimonios visuales encontrados, las últimas canoas debieron navegar en aguas providencianas en la década de 1980, aunque durante la investigación se identificó al menos una persona que utilizó una canoa heredada de su abuelo hasta el año 2005, cuando fue destruida por el Huracán Beta<sup>35</sup>.

### ***Catboats*: un vínculo material con las Islas Caimán**

El *catboat*, un modelo de embarcación caracterizado por tener la proa y la popa con un diseño similar (*double end boat*) y un único mástil removible en la punta de la proa, fue especialmente rediseñado por los habitantes de las Islas Caimán para la caza de tortugas. No se conoce una fecha definida para la llegada de los *catboats* a las islas de Providencia y Santa Catalina, pero el cálculo hecho a partir de los testimonios orales señala que debió ser durante las primeras décadas del siglo XX.

<sup>32</sup> Entrevista Cabeza, Felipe. Providencia Isla. 16 de Enero de 2012.

<sup>33</sup> La autora no ha podido encontrar una traducción exacta en español para este término pero es probable que se refiera a la vela de mesana,

<sup>34</sup> Entrevista a Barker, Edilberto. Providencia Isla. 21 de Diciembre de 2011.

<sup>35</sup> Entrevista Archbold, Mendoza. Providencia Isla. 13 de Enero de 2012.

En palabras de Alban McLean, pescador y constructor de embarcaciones de Southwest Bay de 72 años,

“los catboats que vinieron a Providencia son de Caimán. Yo no recuerdo cuándo, fue antes que yo naciera o cuando yo era pequeño. Yo supe de dónde venían porque mi papá me contaba cómo él compró uno de los caimaneros, ellos venían a los Cayos a cazar tortugas y venían acá y las cambiaban por ron, miel de caña y cosas así, y traían sus catboats y la gente les pedía que cuando regresaran trajeran para vender, y ellos los traían”<sup>36</sup>.

Sin embargo, antes de hablar más de estas embarcaciones, es necesario primero introducir en la discusión a los caimaneros y su relación con la caza de tortugas y, a partir de allí, con diversos lugares del Caribe, incluyendo, entre otros, la costa de América Central y el Archipiélago.

Las Islas Caimán son tres: Grand Cayman, Cayman Brac y Little Cayman. Ubicadas a 195 millas al noroccidente de Jamaica y 180 millas al sur de Cuba, mantienen hasta hoy su estatus de protectorado británico. Las dos islas más pequeñas fueron descubiertas por Colón en 1503 y permanecieron como colonias españolas abandonadas hasta 1655, cuando los británicos se tomaron Jamaica. A partir de allí, aunque probablemente desde antes, las islas empezaron a ser visitadas para realizar faenas de caza de tortugas, dada la abundancia de estos reptiles en sus aguas<sup>37</sup>.

Al parecer, los asentamientos definitivos se establecieron a partir del siglo XVIII. Según Smith<sup>38</sup>, el poblamiento se dio a partir de la importancia de las islas como aprovisionadoras de tortuga y agua fresca para barcos, razón por la cual los primeros habitantes fueron pescadores, sobrevivientes de naufragios y desertores militares. Poco después llegarían los primeros esclavos, principalmente utilizados para cortar maderas finas y para algunas plantaciones de algodón.

---

<sup>36</sup> Entrevista McLean, Alban. Providencia Isla. 29 de Noviembre de 2011.

<sup>37</sup> Williams, Christopher (2010). *Caymanianness, History, Culture, Tradition, and Globalisation: Assessing the Dynamic Interplay Between Modern and Traditional(ist) Thought in the Cayman Islands*. Cultural Studies Doctoral Dissertation - University of Warwick, p. 1.

<sup>38</sup> Smith, Roger. Op. Cit. p. 330

Así, con el tiempo se conformó una sociedad con una fuerte tradición marítima y las tortugas se convirtieron en la principal economía de sus habitantes. De acuerdo con Parsons<sup>39</sup>, los caimaneros iniciaron cazando tortugas verdes (*Chelonia mydas*) en sus aguas, alimento fundamental de los procesos de colonización del Caribe, pasando después a la caza de tortugas carey (*Eretmochelys imbricata*), para surtir los mercados de lujo europeos. En el siglo XVIII, cuando las pesquerías de tortuga colapsaron en las Islas Caimán, los caimaneros se desplazaron hacia Cuba y posteriormente hacia la costa centroamericana<sup>40</sup>, donde los Miskitos ya llevaban un par de siglos comerciando tortugas con los británicos.

Parsons señala que la presencia de cazadores de tortugas caimaneros en aguas de América Central se reporta a partir de 1837, tres años después de la emancipación de los esclavos en las colonias británicas y dos después del establecimiento de la colonia caimanera en las Islas de la Bahía (Honduras). A partir de ese momento, los barcos caimaneros llegaron hasta más allá de Bocas del Toro (Panamá) y comenzaron a frecuentar los Cayos del Norte del Archipiélago: Quitasueño, Serrana y Roncador<sup>41</sup>, los cuales constituían lugares de desove de tortugas, así como lugar de anidación de aves marinas<sup>42</sup> cuyos huevos eran codiciados por los habitantes de la región. Siguiendo a la historia oral aún viva de las personas más ancianas de Providencia es posible calcular que las migraciones de caimaneros hacia Providencia y Santa Catalina se hayan dado durante ésta época, lo cual coincide con los pocos datos disponibles<sup>43</sup>. Por ejemplo, el testimonio de Barrington Watler, pescador y agricultor de Lazy Hill de 81 años: *“mi papá nació aquí mismo, mi abuelo era de Gran Caimán, se llamaba Bill*

---

<sup>39</sup> Para ver información detallada sobre el comercio de tortuga carey en el Caribe, ver Parsons, James (1992). “Historia del comercio de carey en la costa Caribe de Centroamérica”. En Molano, Joaquín (Ed.) (1992). *Las regiones tropicales americanas: misión geográfica de James Parsons*. Bogotá: Fondo FEN.

<sup>40</sup> Según Jackson, Jeremy (1997). “Reefs since Columbus”. In *Coral Reefs*, v. 16, p. S28, la pesquería de tortuga en las islas Caimán colapsó a finales del siglo XVIII: “The green turtle fishery in the Cayman islands crashed in the latter half of the eighteenth century, and was entirely gone by 1800 when the Cayman islanders moved on to do the same thing to the turtles of the Mosquito coast”

<sup>41</sup> De acuerdo con Parsons, James (1964). Op. Cit. p. 79-80: “Con la escasez de tortugas en las aguas vecinas ...los habitantes de Gran Caimán volvieron sus ojos hacia el sur, a los cayos Miskito, Serrana, Serranilla y Roncador...Era cómodo para las goletas de Caimán...demorarse en Providencia...Estos contactos durante el siglo XIX explican la presencia de varias familias procedentes de Gran Caimán en Providencia”

<sup>42</sup> Estas aves son denominadas Boobies, pertenecientes al género *Sula*.

<sup>43</sup> Sandner, Gerhard (2003). Op. Cit. p. 329; Robinson, Joy Cordell (1996). Op. Cit. p. 14; Parsons, James (1964). Op. Cit. p. 47.

*Freeman Watler, cuando vino a Providencia era un hombre joven y aquí murió con 110 años*<sup>44</sup>.

Los caimaneros continuaron en el negocio de la caza de tortugas hasta 1975, cuando la prohibición mundial de esta cacería eliminó el negocio, aunque en las últimas décadas habían sido reemplazados en importancia por los cazadores de tortuga de América Central. Pero es precisamente el papel de la caza de tortugas lo que es relevante para referirse a la evolución del *catboat*.

De acuerdo con Smith<sup>45</sup>, el *catboat* resultó de la combinación entre el conocimiento indígena y europeo y habría aparecido como un modelo marcadamente diferente a finales del siglo XIX, cuando la caza de tortugas estaba a menos de un siglo de desaparecer. Al parecer, los caimaneros combinaron una mezcla de las chalupas europeas con las canoas indígenas en un diseño exclusivo, por su fácil transporte en embarcaciones mayores, rapidez, estabilidad y maniobrabilidad, para la caza de tortugas: el *catboat* caimanero. Además de las funciones de caza de tortugas y pesca en general, estos cumplieron otras funciones, propias de la vida en una isla; así, sirvieron para transportar carga y pasajeros, y también para recreación. Su diseño pequeño, estable y resistente, los hacía apropiados para el desplazamiento alrededor de las islas, permitiendo que llevaran una carga completa y fueran arrastrados sobre superficies ásperas, como los fondos de arena poco profundos.

Pero la caza de tortugas no fue un negocio exclusivamente caimanero. De hecho, muchos otros pueblos del Caribe insular y continental participaron de él hasta la casi extinción de la especie, que conllevó la prohibición mundial de su tráfico en 1975. Entre ellos, se resaltan los isleños del Archipiélago, quienes se incorporaron a la caza probablemente desde los inicios de la colonización, volviéndose particularmente importantes durante el siglo XIX y comienzos del XX.

Según Parsons<sup>46</sup>, desde mediados del siglo XVIII ya se almacenaba concha de carey en Providencia, que primero era recogida por barcos procedentes de Jamaica que cargaban algodón en las islas y posteriormente, durante el siglo XIX, por naves mercantes

<sup>44</sup> Entrevista Watler, Barrington. Providencia Isla. 14 de Diciembre de 2011.

<sup>45</sup> Smith, Roger. "The Caymanian Catboat". 330

<sup>46</sup> James Parsons. "Historia del Comercio de Carey". 210. Ver también James Parsons *San Andrés y Providencia* 81: "Durante el siglo XIX la carga más valiosa de Providencia y las costas centroamericanas a Nueva York y Boston era de concha de carey"

norteamericanas. En los inicios del siglo XIX, el negocio parece haber ganado tanta importancia para el Archipiélago, que se reporta que el poblado de Bocas del Toro (Panamá), con el cual hasta hoy los isleños continúan manteniendo fuertes lazos familiares, fue fundado en 1826 por hombres de San Andrés y Providencia que comerciaban tortuga<sup>47</sup>. Durante esta época y hasta aproximadamente 1940, el comercio permaneció principalmente en manos de caimaneros y providencianos, quienes mantuvieron goletas tortugueras, en las que re transportaban los pequeños *catboats*, que realizaban faenas hasta más allá de Bocas del Toro y en la zona de los Cayos del Norte del Archipiélago: Roncador, Serrana, y Quitasueño<sup>48</sup>, estos dos últimos hoy territorios enclavados en mar denominado nicaragüense por decisión de la Corte Internacional de La Haya.

Esta conexión basada en la práctica compartida de cazar tortugas y anclada en migraciones de caimaneros durante el siglo XIX hacia Providencia, marcó el inicio de una relación que implicaría, entre otras cosas, la adopción de los *catboats* por los providencianos y la actual migración de estos hacia las Islas Caimán<sup>4950</sup>. Diversos testimonios coinciden en que las goletas caimaneras, cargadas con los pequeños botes, arribaban a las islas en busca de víveres, agua y ron para proseguir con sus faenas de pesca; igualmente, las islas constituían un refugio en caso de mal tiempo, por lo cual se convirtieron en un puerto visitado ocasionalmente. Así lo cuenta Jonathan Archbold: “Cuando los caimaneros venían yo tenía menos de 20 años. Venían en embarcaciones grandes cargadas con 10 *catboats*. Cazaban tortugas en Serrana, Roncador, y venían aquí a matarlas o cuando había mal tiempo. El Huracán de 1940 hundió 2 de ellos tratando de regresar a Caimán”<sup>51</sup>.

---

<sup>47</sup> James Parsons. “Historia del Comercio de Carey”. 208.

<sup>48</sup> Smith reporta faenas de caza de tortuga por goletas caimaneras durante la primera mitad del siglo XX. Roger Smith. “The Caymanian Catboat”. 332. Parsons señala la protesta levantada por el Gobierno de Colombia en 1931 frente a la presencia de goletas caimaneras cazadoras de tortugas en los Cayos del Norte. James Parsons. “San Andrés y Providencia”. 80.

<sup>49</sup> A partir de 1970, con la conversión de las Islas Caimán en paraíso fiscal, muchos providencianos descendientes de caimaneros migraron hacia allí, aprovechando su derecho a la nacionalidad. Desde entonces y hasta hoy, han propiciado la continua migración de ida y retorno de muchos otros providencianos y sanandresanos. Para más información sobre las migraciones hacia las Islas Caimán ver Adriana Lagos. “Providencia”.

<sup>50</sup> El Censo 2010 de las Islas Caimán reporta 529 colombianos residiendo en Gran Caimán, 161 de los cuales posee nacionalidad caimanera, representando el 1 % de la población del país. Cayman Islands Government. *The Cayman Islands’ 2010 Census of Population and Housing Report*. Cayman Islands. 2011. 99

<sup>51</sup> Entrevista Archbold, Jonathan. Providencia Isla. 19 de Diciembre de 2011.



Cabe resaltar, como apunté anteriormente, que desde el siglo XIX, durante las migraciones que caracterizaron el fin de la esclavitud en el Caribe, algunas familias caimaneras habían llegado a Providencia y Santa Catalina, asentándose especialmente en lo que hoy se conoce como Lazy Hill o San Felipe, creando lazos entre los dos Archipiélagos, razón por la cual las islas debían resultar familiares para los caimaneros. Fue en estas visitas cuando los isleños providencianos conocieron los *catboats* por primera vez. Según la información recogida, los caimaneros vendieron algunas de sus embarcaciones en las islas, aunque otras versiones señalan que fueron providencianos quienes viajaron a Grand Caimán y trajeron los botes. En cualquier caso, los pequeños barcos fueron adquiridos por algunos y empezaron a utilizarse para pescar.

Así, los *catboats* caimaneros entraron a formar parte de la vida de las islas, reemplazando poco a poco a las canoas en sus diversas funciones y, con el tiempo, carpinteros isleños aprendieron a construirlos localmente. No hay datos exactos sobre las fechas en las cuales se fabricaron los primeros *catboats* en las islas. Infelizmente, casi todos los constructores murieron en las dos últimas décadas y los que aún viven no recuerdan con exactitud las fechas. De todas maneras, los entrevistados parecen concordar que el primer *catboat* fue hecho por un providenciano descendiente de caimaneros, aproximadamente a finales de la década de 1950. Alban McLean cuenta que “varios providencianos tuvieron *catboats* caimaneros. Después, Mister Pat de Lazy Hill, que había aprendido a construir botes en Colón, porque él trabajaba allá en barcos como carpintero, empezó a construirlos, y después Coolie vino, que también estaba en Colón, y empezó a construirlos”<sup>52</sup>.

Después de ellos, otros continuaron consolidando lo que sería una tradición de construcción de embarcaciones de madera en las islas, que derivaría en dos evoluciones diferentes: primero, un diseño nuevo de los *catboats* y, segundo, un tipo de embarcación adaptada al uso de motores fuera de borda, innovación tecnológica que llegó a las isla en la década de 1970 y que poco a poco desplazó a las embarcaciones de vela.

---

<sup>52</sup> Entrevista McLean, Alban. Providencia Isla. 29 de Noviembre de 2011.

## **Lanchas: un desarrollo local en respuesta a innovaciones externas**

La declaración del Puerto Libre en San Andrés en 1953 alteró dramáticamente la dinámica de las islas generando, entre otros fenómenos, la incorporación definitiva de los isleños a una economía de mercado. Esto, a su vez, inició un proceso de especialización de los pescadores artesanales, lo cual implicó un cambio en las formas más tradicionales de pescar en las islas<sup>53</sup>. Así, a mediados de la década de 1970, los primeros motores fuera de borda empezaron a llegar. Estos no podían utilizarse en diseños como el de los *catboats*, que con su doble punta carecían de espacio para colocarlos. Por esta razón, al principio, algunos de los *catboats* fueron cortados en la parte trasera y acondicionados para soportar un motor. Entonces, y como respuesta a las nuevas necesidades, otro modelo de embarcación de madera apareció en las islas.

Emilio Archbold, pescador y carpintero de *Freshwater Bay* recuerda que “hubo muchas personas que construyeron lanchas, estaba Dito de Lazy Hill, Tony de Santa Catalina, Landel de Mountain, Cado de Free Town. Landel fue el que más construyó pero ya murió”<sup>54</sup>. Esta embarcación fue denominada *lanch* por los isleños, probablemente una adaptación de la palabra en español lancha, aunque la palabra *launch* también existe en inglés. Su diseño es más grande que un *catboat*, con un fondo más plano, costillas más cuadradas que curvas, y la parte trasera plana, para llevar un motor. Las lanchas de madera eran hechas principalmente de pino o abarco, importados del continente, y no utilizaban cedro ni otras maderas de las islas. Sus costillas eran compuestas de dos pedazos de madera, por lo cual no requerían un trabajo tan elaborado como en el caso de los *catboats*. En palabras de los mismos constructores, eran más sencillas de construir que estos últimos, por lo cual requerían menor tiempo.

A medida que los motores fuera de borda se popularizaron y se volvieron más accesibles, las lanchas de madera reemplazaron a los *catboats* que, aunque no desaparecieron por completo, dejaron de ser la principal opción para la mayoría de los pescadores. Ya por esta época, en Providencia se había construido una carretera circunvalar

---

<sup>53</sup> Zandra Pedraza. “We was one family: recopilación etnográfica para una antropología de Providencia”. (Tesis de grado en Antropología. Universidad de los Andes, 1984)

<sup>54</sup> Entrevista Archbold, Emilio. Providencia Isla. 22 de Diciembre de 2012.

y se había introducido la electricidad, lo cual trajo cambios adicionales. Así, los botes dejaron de tener tanta importancia, ya que la carretera acarreó la introducción de los primeros carros, que los reemplazaron como medio de transporte fundamental. Sólo en Santa Catalina conservaron este rol hasta mediados de 1980, cuando el puente peatonal que hoy comunica las islas fue construido. Sin embargo, cabe señalar que, aún hoy, las embarcaciones constituyen un fundamento de la vida isleña, aunque ya no cumplan todas las funciones de antaño.

Hasta mediados de la década de 1990, las lanchas fueron la embarcación más popular entre los isleños, reemplazando casi definitivamente a los *catboats* y las canoas. Sin embargo, a raíz de la introducción de las embarcaciones de fibra de vidrio, también ellas comenzaron a ser desplazadas, pues su mantenimiento las hacían más costosas. En la actualidad, aunque quedan vivos varios de los constructores, muchos de los cuales son también constructores de *catboats*, ninguno ejerce el oficio, pues nadie parece estar interesado en este tipo de embarcaciones. No obstante, éstas todavía no han desaparecido por completo, y alrededor de las islas es posible observar algunas fondeadas o cumpliendo labores diarias de pesca.

Al preguntar el por qué de la persistencia en su utilización, la respuesta de algunos pescadores es que son más estables que las embarcaciones de fibra, por lo cual son mejores para pescar, pues se mueven menos y permanecen quietas en el lugar donde son ancladas. No obstante, lo más probable es que este tipo de bote desaparezca en las décadas por venir, cuando los que aún existen dejen de ser útiles. De todas formas, también debe señalarse la aparición de una pequeña rama de construcción local de lanchas de fibra de vidrio, como una práctica que mezcla la tradición local de construir embarcaciones, originalmente de madera, y el aprovechamiento de conocimiento externo e innovaciones. Esto se hace evidente en testimonios como el de Justino Newball, constructor de embarcaciones y carpintero de Santa Isabel de 43 años, que cuenta que *“yo solía construir lanchas de madera pero ya paramos con eso porque no es rentable, se necesita mucho mantenimiento. Así que empezamos a*

*trabajar con fibra de vidrio. Yo empecé a construir botes hace 20 años y a trabajar con la fibra hace 12 aproximadamente*<sup>55</sup>.

### **Catboats de carreras: la persistencia de una tradición**

En este punto de la discusión podría pensarse que, con los nuevos tiempos, las embarcaciones de madera de las islas, así como sus constructores y los conocimientos a ellos asociados, han desaparecido o están condenados a desaparecer. Sin embargo, falta un desdoblamiento de la historia que dio origen a una tradición cultural que, aún dinámica, ha garantizado hasta hoy la supervivencia de las embarcaciones de madera: las carreras de *catboats* (*catboat race*). Si no hubiera sido así, es posible que los barcos de madera fueran ya un recuerdo del pasado, igual que otras prácticas y tradiciones de la población isleña que no parecen haber resistido al impacto de los nuevos modos de vida sobre la sociedad, y como sucedió con sus antecesores caimaneros, los cuales desaparecieron casi por completo.

En efecto, en 1985, Smith escribió sobre los *catboats* en las Islas Caimán:

“Tristemente, el *catboat* caimanero ha desaparecido. El ocaso de su existencia ocurrió cuando el recurso marino para el que fue especialmente diseñado para capturar casi se extinguió, y una legislación restrictiva hizo de la caza de tortugas se volviera un mal negocio (...) Hoy, las una vez aisladas Islas Caimán se han incorporado al mundo. Las habilidades marineras han perdido importancia a medida que el turismo y los bancos proveen un modo de vida lucrativo, aunque culturalmente pobre.”<sup>56</sup>

Por fortuna, esta observación puede ser objetada. Si bien es cierto que los *catboats* caimaneros casi desaparecieron, y sin duda perdieron los espacios en donde constituían un objeto parte de la vida cotidiana de las personas, en la última década algunos caimaneros han hecho un esfuerzo por rescatar algo del conocimiento y la tradición asociada a los *catboats*, lo cual pude observar personalmente en una visita durante el 2006 y fue

<sup>55</sup> Entrevista Newball, Justino. Providencia Isla. 11 de Enero de 2012.

<sup>56</sup> Roger Smith. “The Caymanian Catboat”: 334.

corroborado por Smith en comunicación personal<sup>57</sup>. Sin embargo, hay una razón adicional para rebatir esta afirmación, y es la supervivencia de los *catboats* caimaneros en los *catboats* providencianos.

En efecto, los *catboats* aún existen pues fueron adaptados por los isleños de Providencia y Santa Catalina, quienes crearon un nuevo estilo, especialmente diseñado para competencias, que conservó el mismo proceso de construcción y las características básicas de los primeros, aunque experimentó algunos cambios radicales. El tamaño pasó de los 16 ó 18 pies originales, a embarcaciones que ahora alcanzan hasta 27 pies. La manga y el diseño de la quilla, convirtieron botes anchos y estables en afilados e inestables. Las velas y los mástiles, que originalmente eran fabricados localmente, con tela de algodón y madera, hoy se importan desde los Estados Unidos, hechos en nylon y aluminio. Finalmente, los remos y los canaletes, que pasaron de ser fundamentales a casi prescindibles.

Con todos estos cambios, los *catboats* de carreras se convirtieron en una nueva embarcación que aunque heredera de la tradición caimanera, debe considerarse providenciana, pues resultó de procesos endógenos que crearon un nuevo modelo adaptado a funciones específicas. Elirio Jay, constructor de embarcaciones y pescador de Mountain de 50 años, afirma que “los *catboats* providencianos de hoy son muy diferentes de los que vinieron de Caimán, porque los primeros eran usados para pescar, así que tenían más barriga, para tener estabilidad. Los *catboats* de carreras los pones en el agua y se van para un lado, porque son muy afilados, para que sean más rápidos”<sup>58</sup>.

Hasta hoy, las carreras de *catboats* son un acontecimiento social importante que reúne personas de todas las edades y sectores de las islas, donde se apuesta dinero y se bebe cerveza, al ritmo de música y gritos de emoción (o decepción), y donde se pone en juego la reputación de los tripulantes y de los dueños de los botes. Y así como construir un *catboat* implica un conocimiento a fondo del trabajo de la madera y el mar, navegarlo implica un conocimiento adicional en donde se juntan el manejo de los diferentes implementos del barco, y el entendimiento de los elementos climáticos, principalmente el viento y las corrientes. Para Felipe Cabeza, para navegar un *catboat* de carreras

---

<sup>57</sup> Comunicación personal Smith, Roger. 12 de Diciembre de 2011.

<sup>58</sup> Entrevista Jay, Elirio. Providencia Isla. 22 de Diciembre de 2012.

“primero, tiene que gustarte y segundo, tienes que practicar. No puedes ir de una a ser capitán. Hay que empezar como yo, primero como achicador, después ayudando con la vela. Porque para ser capitán tienes que saber muchas cosas, tienes que entender el viento, de dónde, cómo viene; tienes que saber cómo pesar a tu tripulación de acuerdo a la vela y la fuerza del viento; debes saber cuándo girar el bote y cómo mantener a la tripulación en el lugar adecuado; debes saber cómo sacarle ventaja a tu contrincante. Hay un arte en eso”<sup>59</sup>.

Cabe señalar también que las carreras han sido practicadas por los isleños desde hace décadas, incluso desde la época de las canoas. Después se pasó a los *catboats* para la misma práctica, y estos han sido acondicionados hasta convertirse en un vehículo especialmente diseñado para correr. Este acondicionamiento, y los eventos socialmente relevantes representados por las carreras, son lo que garantizaron que los *catboats* se mantuvieran como una tradición viva y que no desaparecieran de las prácticas cotidianas, como aconteció con sus predecesores caimaneros; no obstante lo cual, parecen debilitarse cada vez más.

En efecto, a medida que las carreras se han vuelto más competitivas y que las apuestas han ganado importancia y se han vuelto cada vez mayores, las carreras, aunque continúan realizándose, han dejado de ser un acontecimiento regular, como lo fueron hasta hace unos pocos años. Esta es la opinión de Elirio Jay que piensa que “las carreras de *catboats* se están acabando. Porque ahora si no es por varios millones de pesos, la gente no quiere ir a correr. Para mi, ahora lo cogieron como un negocio, en lugar del deporte que es”<sup>60</sup>.

No obstante lo anterior, hasta hoy continúan y atraen fanáticos en cada ocasión, aunque si antes ocurrían casi todos los sábados, hoy sólo acontecen unas cuantas veces al año. Y las opiniones sobre el futuro de los *catboats* son encontradas. Mientras unos dan por sentado que la tradición se perderá, otros todavía guardan esperanzas en que las nuevas generaciones eventualmente aprenderán y le darán un impulso a esta práctica. No obstante, cabe resaltar que los menos optimistas aún están dispuestos a pasar su conocimiento a la

---

<sup>59</sup> Entrevista Cabeza, Felipe. Providencia Isla. 16 de Enero de 2012.

<sup>60</sup> Entrevista Jay, Elirio. Providencia Isla. 22 de Diciembre de 2011.

juventud isleña que esté interesada. Así lo expresa con vehemencia Elvis Henry, capitán de *catboats* de carreras, a quien le gustaría tener la oportunidad de enseñarle a niños a navegar *catboats*: *“Hay muchas cosas que se están perdiendo. Sería una gloria para mi poder enseñar a correr catboats, mejor que hacer mi trabajo en el acueducto. Me gustaría mucho. Y hay muchos niños que quisieran aprender”*<sup>61</sup>.

### **Conclusión: apuntes para una historia de las relaciones de las Islas de Providencia y Santa Catalina con el Caribe centroamericano e insular a través de la construcción y el uso de embarcaciones de madera**

A lo largo de este documento se ha intentado mostrar la historia de la construcción y los usos de las embarcaciones de madera en las islas de Providencia y Santa Catalina. En esta historia se hace evidente que las embarcaciones han cumplido un papel fundamental en la vida cotidiana de las islas, donde han sido no sólo utilizadas para pescar, sino también para transportar carga y pasajeros y para fines recreativos. Si con el paso del tiempo han perdido importancia, a medida que otros medios de transporte han ido sustituyendo algunas de sus funciones, no por ello han dejado de ser utilizadas en muchos de los contextos de la vida diaria, más si se tiene en cuenta que los isleños se sienten orgullosos de su tradición pescadora y marinera y que ésta ha sido adaptada al paso del tiempo y la introducción de innovaciones en las islas.

De esta forma, las canoas, que un día fueron la embarcación más usual y difundida entre los habitantes de las islas, fueron reemplazadas por una embarcación de vela técnicamente más elaborada, el *catboat*, el cual a su vez fue reemplazado por las lanchas de madera, especialmente diseñadas para usar motor fuera de borda; éstas, a su vez, también terminaron siendo desplazadas por la introducción de lanchas de fibra de vidrio, traídas en su mayoría de fuera de la isla y ya de fabricación industrial. Pero si ésta breve descripción hace parecer que se trató de un proceso simple, lo cierto es que cada una de estas etapas estuvo asociada a situaciones históricas específicas y diferentes, así como a formas de vida y conocimientos locales.

---

<sup>61</sup> Entrevista Henry, Elvis. Providencia Isla. 13 de Enero de 2012.

Así, podemos ver cómo las canoas se relacionan con las transacciones familiares y laborales existentes entre las islas y la costa de Centroamérica desde los inicios de la colonización y consolidadas durante los siglos XIX y XX. Los *catboats* cuentan una historia sobre las relaciones entre Providencia y las Islas Caimán, y entre ambos territorios, la caza de tortugas y los Cayos del Norte del Archipiélago. Y las lanchas, por su parte, nos hablan de desarrollos locales en respuesta a procesos externos, como la imposición del Puerto Libre en San Andrés por el gobierno de Colombia, mediante los cuales las islas se incorporaron definitivamente a las economías de mercado, lo que implicó, entre otras cosas, la especialización de los pescadores y el abandono gradual de la agricultura.

Igualmente, cada una de estas embarcaciones dice algo respecto a los conocimientos locales que fueron desarrollándose alrededor. Si en las canoas los carpinteros isleños cumplieron el papel de talladores y finalizadores de un trabajo comenzado en el litoral centroamericano, en los *catboats* aprendieron del modelo caimanero y desarrollaron el propio; y en las lanchas, el conocimiento acumulado creó un resultado local. Todo lo anterior consolidando la misma tradición y herencia marítima isleña y reforzando las relaciones de las islas con otros lugares de la región dónde también habitan pueblos pescadores y navegantes.

De esta manera, lo verdaderamente importante no son tanto las embarcaciones en sí, sino las personas, relaciones sociales y conocimientos asociadas a ellas, y sin los cuales estas no podrían existir, ya que no son sólo los constructores quienes conforman la historia, sino que a esta se suman pescadores, dueños de botes, capitanes, tripulantes y otros actores de la vida cotidiana; porque, de hecho, hablar de las embarcaciones es, de cierta manera, hablar de las islas. De igual forma, lo que hoy se encuentra en peligro no son sólo los constructores, o sus conocimientos, sino diversas prácticas culturales y relaciones sociales asociadas que, como los capitanes y sus tripulaciones, aún constituyendo una parte importante y dinámica de la cultura isleña, podrían desaparecer con el avance de formas de vida asociadas al modelo capitalista y el impacto de las economías externas.

Por otra parte, todo lo anterior nos permite hacer una aproximación a lo que podríamos llamar la maritimidad isleña raizal, entendida como las diversas relaciones de esta población con el espacio marino, a través de la pesca, la navegación, la construcción de botes, la



apropiación diaria y continua de un territorio, todo ello a través de un conocimiento tradicional adquirido a lo largo de generaciones. Esta maritimidad, también, nos permite ver y entender a las islas no como un territorio aislado sino, por el contrario, lleno de vínculos con otros territorios, que por lo general han sido ignorados por la historia tradicional de Colombia, con consecuencias tan graves para las islas como el reciente fallo de la Corte de Justicia Internacional de La Haya en el cual fue entregada a Nicaragua una porción considerable del territorio marítimo tradicional de los isleños raizales, quienes han hecho una apropiación permanente de estas aguas desde, al menos, el final del siglo XVIII y que, sin embargo, fueron completamente excluidos del litigio.

De esta manera, pensar a las islas es imposible en un contexto donde no se haga referencia a lugares como Bluefields, Corn Island, Colón, Bocas del Toro o Georgetown, lugares ausentes del imaginario de la mayoría de los colombianos y, sin embargo, perfectamente delineados en la geografía mental de los isleños raizales. De manera similar, pensar el territorio de las islas no se limita a los 18 km<sup>2</sup> de tierra de Providencia y Santa Catalina, ni tampoco a la laguna arrecifal y los 32 km de extensión de la barrera de coral, sino que implica abarcar también los Cayos y Bancos del Norte del Archipiélago (Quitasueño, Serrana, Roncador y Serranilla, por no mencionar el también cedido Banco Rosalinda), así como las áreas de mar abierto que se extienden entre las islas y los cayos, también ausentes de la geografía de los colombianos pero donde, durante siglos, los pescadores y navegantes isleños han hecho presencia y han derivado su sustento y sus modos de vida.

En el contexto actual del litigio de Colombia con Nicaragua, donde precisamente el Cayo Serrana y el Banco Quitasueño del Archipiélago quedaron como territorios enclavados en el mar nicaragüense, todo lo anterior gana especial importancia considerando que el pueblo isleño raizal es quien ha ejercido una verdadera soberanía sobre estas aguas. Históricamente y hasta hoy, esta soberanía ha sido ignorada tanto por el estado colombiano como por el nicaragüense, quienes de manera arbitraria han pasado por encima de la presencia de estas poblaciones y de las múltiples relaciones entre el pueblo raizal y los habitantes angloparlantes de la costa de Nicaragua, ambos ignorados y dejados por fuera del conflicto, pese a ser los principales afectados.

Así, cabe finalizar este artículo resaltando la necesidad de una visión del Archipiélago donde la maritimidad sea un eje central, que permita que tanto las tradiciones culturales propias y características de un pueblo ligado históricamente al mar, sus formas de apropiación del territorio no sólo terrestre sino también marino y, finalmente, sus diversos y fuertes vínculos históricos, socioculturales y territoriales con otros pueblos y territorios poseedores, también, de un fuerte legado marítimo, sean evidenciadas, vislumbradas y discutidas. Sólo así es posible que la nación colombiana entienda el devenir de la vida de las islas, su papel diferencial en la construcción de la nación y las implicaciones que esto ha tenido y tendrá para su futuro.

## **Referencias**

### **Fuentes Primarias**

### **Entrevistas**

Entrevista Archbold, Emilio. Providencia Isla. 22 de Diciembre de 2011.

Entrevista Archbold, Jonathan. Providencia Isla. 19 de Diciembre de 2011.

Entrevista Archbold, Mendoza. Providencia Isla. 13 de Enero de 2012.

Entrevista Barker, Edilberto. Providencia Isla. 21 de Diciembre de 2011.

Entrevista Cabeza, Felipe. Providencia Isla. 16 de Enero de 2012.

Entrevista Henry, Elvis. Providencia Isla. 13 de Enero de 2012.

Entrevista Jay, Elirio. Providencia Isla. 22 de Diciembre de 2011.

Entrevista McLean, Alban. Providencia Isla. 29 de Noviembre de 2011.

Entrevista Watler, Barrington. Providencia Isla. 14 de Diciembre de 2011.

## **Fuentes Secundarias**

Cayman Islands Government (2011). *The Cayman Islands' 2010 Census of Population and Housing Report*. Cayman Islands.

Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (2001). *Plan de Manejo. Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Reserva de Biosfera Seaflower*. San Andrés Isla: CORALINA.

Dampier, William (1927). *A new voyage round the world 1697*. London.

Dittman, Marcia (1992). *El Criollo Sanandresano: Lengua y Cultura*. Cali: Universidad del Valle.

Jackson, Jeremy (1997). "Reefs since Columbus". In *Coral Reefs*, v. 16, p. S23 – S32.

Kuppermann, Karen Ordahl (1995). *Providence Island 1630-1641: The other puritan colony*. New York: Cambridge University Press.

Lagos, Adriana (1993). *Providencia. Estudio sobre identidad, migraciones y convivencia*. Tesis (Grado en Antropología) – Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

Márquez, Ana Isabel (2013). "Culturas migratorias en el Caribe colombiano: el caso de los isleños raizales de Old Providence y Santa Catalina". En *Memorias, Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, n. 19, p. 204 – 229.

Márquez, Ana Isabel (2012). *Catboats, lanchs and canoes: la construcción y el uso de embarcaciones de madera en las islas de Old Providence y Santa Catalina, un patrimonio cultural en peligro*. Informe Final Beca de Investigación COLCIENCIAS. Sin publicar.

Márquez, Germán (1992). "Introducción Sumario". En Márquez Germán y María Eugenia Pérez (Eds.) (1992). *Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Perspectivas y Acciones Posibles*. Bogotá: Organización de Estados Americanos – Colciencias – IDEA Universidad Nacional.

Parsons, James (1964). *San Andrés y Providencia, una geografía histórica de las islas colombianas del mar Caribe*. Bogotá: Banco de la República.

Parsons, James (1992). "Historia del comercio de carey en la costa Caribe de Centroamérica". En Molano, Joaquín (Ed.) (1992). *Las regiones tropicales americanas: misión geográfica de James Parsons*. Bogotá: Fondo FEN.

Pedraza, Zandra (1984). *We was one family: recopilación etnográfica para una antropología de Providencia*. Tesis (Grado en Antropología) – Facultad de Ciencias Humanas, Universidad de los Andes, Bogotá.

Ratter, Beate (2001). *Redes Caribes. San Andrés y Providencia y las islas Caimán: entre la integración económica y la autonomía cultural y regional*. San Andrés-Bogotá: Universidad Nacional, Instituto de Estudios Caribeños – ICFES.

Robinson, Joy Cordell (1996). *Providencia Island, its History and its People*, San Bernardino: The Borgo Press.

Ruiz María Margarita y Carol O'Flin de Chaves (1992). *San Andrés y Providencia: una historia oral de las islas y su gente*, Bogotá: Banco de la República.

Sandner, Gerhard (2003). *Centroamérica & el Caribe Occidental. Coyunturas, crisis y conflictos 1503 – 1984*. San Andrés: Universidad Nacional de Colombia.

Smith, Roger (1985). “The Caymanian Catboat: a West Indian Maritime Heritage”. In *World Archaeology*, v. 16 n. 3, p. 329 – 336.

Thomas-Hope, Elizabeth (1992). *Caribbean Migrants*. Kingston: University of West Indies Press.

Thompson, Eric (1949). “Canoes and Navigation of the Maya and their Neighbors”. In *The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, v. 79, n. 1/2, p. 69 – 78.

Vollmer, Loraine (1992). “Poblamiento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina”. En Márquez Germán y María Eugenia Pérez (Eds.) (1992). *Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Perspectivas y Acciones Posibles*. Bogotá: Organización de Estados Americanos – Colciencias – IDEA Universidad Nacional, p. 114 – 134.

Vollmer, Loraine (1993). “La Cultura Raizal de San Andrés”. En Consejo Regional de Planificación de la Costa Atlántica (Ed.) (1993). *Mapa Cultural del Caribe Colombiano*. Santa Marta: CORPES.

Williams, Christopher (2010). *Caymanianness, History, Culture, Tradition, and Globalisation: Assessing the Dynamic Interplay Between Modern and Traditional(ist) Thought in the Cayman Islands*. Cultural Studies Doctoral Dissertation - University of Warwick.

**Recebido para publicação em 19 de fevereiro de 2014.**

**Aprovado para publicação em 02 de abril de 2014.**